MAGYAR
SZÁRNYAK
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL
1942 JUNIUS 1. (V. ÉVF. 11. SZÁM)



ELLENSÉG FELETT...

ÁRA 50 FILLÉR



JUNKERS

FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

JFM

PLEXIGLAS

RÖHM & HAAS G. M. B. H. DARMSTADT

VARTA





Gyártja:

TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.




NYÁRI ÖRÖMÖK
LEICA
ERNST LEITZ-WETZLAR

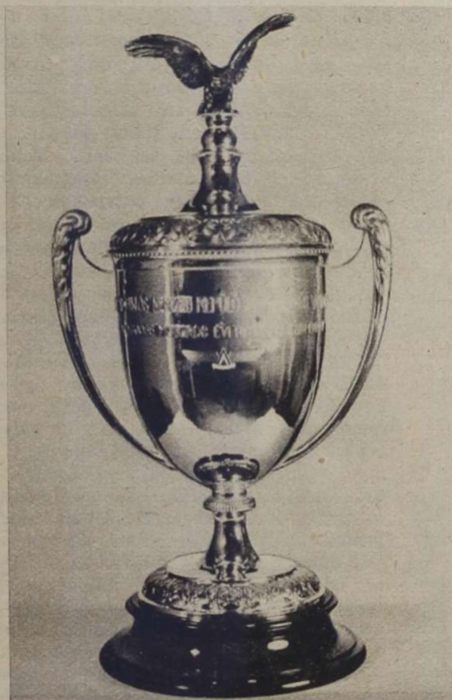

FAG
FAG

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 11. SZÁM * BUDAPEST, 1942 JUNIUS 1



Vitéz Horthy István kormányzóhelyettes úr őfőméltósága által adományozott örökös vándordíj, az év legjobb repülőteljesítményének jutalmazására

A KIMAGASLÓ REPÜLŐ-TELJESITMÉNYEK JUTALMAZÁSÁRA ALAPITOTT VÁNDORDIJAK



A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap örökös vándordija, a legjobb motoros évi repülőteljesítmény jutalmazására



A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által alapitott örökös vándordíj, az év legjobb vitorlázó teljesítményének jutalmazására



LÉGIHÁBORÚ

1942 április 12-től május 20-ig

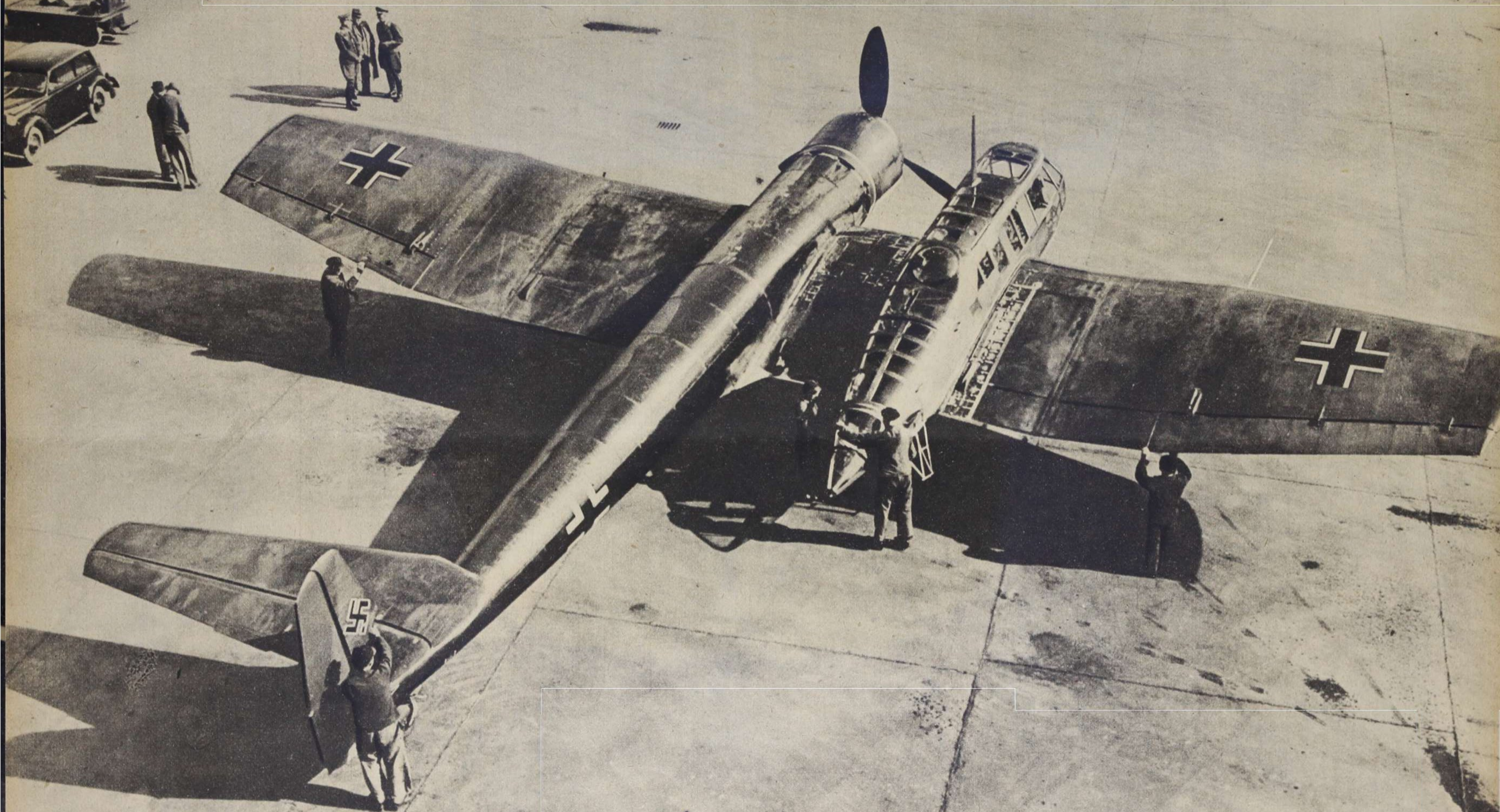
Amíg a Távol-Keleten a kitűzött célok elérése és az időjárás miatt a harcok veszítenek hevességükből, Európa keleti részén a hadtörténelem legnagyobb arányú felvonulása folyik. A tengely-hadvezetés itt keresi a döntést és erre készül fel teljes erővel. Ha az orosz kolosszus a demokrata hatalmak igájából kiesik, már csak saját maguk próbálhatják saját fiaik tömeges feláldozásával a háború szekerének továbbvonszolását, mert nincs több segédnép. A bolsevizmus elleni támadás egy évvel ezelőtt a huszadik század tatárjárásának megelőzése volt. A most meginduló leszámolás végleg Ázsiába szorítja vissza a bolsevizmust jelentő vörös hadsereget és súlyos harcokban Európa megszabadul Sztalin elvadult hordáitól.

Nyugatról természetesen biztatják, dícsérik és ősi szokás szerint hitegetik Sztalint. Legutóbb Attlee lord, sőt Roosevelt is küldött rádión és ujságban sok önbizalmat. Egyelőre csodálják a szovjet hadsereget és minden kezdő- vagy részletsikerét százszorosan felnagyítva ünneplik. Közben egyes angol kikötőkben mindenféle amerikai csapat kihajózásáról adnak ki közleményeket, de a második arcvonalról mint feleslegesről beszélnek. Igy is azt mondják, rengeteg német légierőt, főleg légvédelmi tüzérséget és éjjeli vadászrepülőket tartanak lekötve, meg partvédelmet és hajókat, amik mind a Szovjet ellen fordulnának, ha ők nem lennének. A levegőből pedig majd olyan támadásokat fognak intézni az európai kontinens ellen, ami tökéletes tehermentesítést fog jelenteni, elsősorban a szovjet légierő számára.

Egyáltalában a nyugati demokrata hatalmak most mintha a légierővel próbálnák helyrehozni azt, amit a hajóhad és a hadsereg, tegyük hozzá, éppen a légierő hiánya miatt elrontott. A már hetekkel ezelőtt beharangozott légügyi tanácskozás Ottawában a kanadai miniszterelnök elnöklete alatta megkezdődött. Állítólag 19 állam képviselői és szakemberei vesznek részt rajta, csak a legerősebb, a Szovjet hiányzik, ő úgylátszik nem sokat tart az ilyen tanácskozások eredményeiről. A kiadott tájékoztatás szerint a katonai repülés minden fontos kérdését megtárgyalják, a kiképzés, gyártás, utánpótlás, a vezetés, háborús alkalmazás, szervezés stb. terén egységes álláspontra kell helyezkedni, mert nagy a zavar, hiányzik az összhang. Nagy szerepet szánnak a kiképzésnél a négereknek, az amerikai négerek, mint sportemberek sok dicsőséget szereztek az USA-nak, most megnyitják előttük a repülőtiszti pályát is, amint hírlik, de külön repülőalakulataik lesznek.

A légifegyverkezés fokozása érthető a tengelyhatalmaknak, a japánok az amerikai flottát a Csendes-óceánon és a Korall-tengeren elsősorban repülőtámadásaikkal semmisítették meg. A hadihajóveszteségeket, amit elszenvedtek ebben a háborúban az angolszászok és oroszok, igazán nem lehet pótolni, csak két évtizeden belül teljesen. Tehát a szalagon gyártható repülőgépekkel és pilótákkal ugyanúgy terveznek ők fellépni a tengely hajóhadai ellen, mint azok légiereje tette eddig és fogja tenni még a jövőben is.

A koralltengeri csatára visszatérve, Lützow tengernagy írja, hogy ámbár az angolszászok oldalán 2 csatahajó, több nehéz cirkáló és 2 modern repülőgépszállítóhajó vett részt a kisebb egységeken kívül, japán részről pedig négy-öt nehéz cirkáló és három, köztük egy kisebb repülőgépszállítóhajó, *mégis a tengeri ütközetet csak a repülőgépek vívták mindkét részről.* A hajóágyúk és torpedók nem jutottak szóhoz, mert a japán cirkálók állandóan lőtávolon kívül maradtak. A *Warspite* és *California* 40 cm-es fölényes hajótüzérségét nem tudta használni, de a jobban képzett és önfeláldozóbb japán repülők a saját cirkálók tüze helyett ott volak és négy hajóóriás elsüllyesztésével tökéletes munkát végeztek. A bombázó és a torpedóvető repülőgép, mint a hajóhadak távoli tűzharcot vívó tüzérsége először jutott tengeri ütközetben alkalmazott japán támadóeljárás szerint önálló és harcdöntő szerephez.



Az új Blohm & Voss BV. 141. rombológép


...kers zubó Afrikában


Ju. 88. század támadó úton


FW. 189. közelfelderítőgép



Macchi 202. vadászgép indul


Me. 110. rombolók útrakészen

Az Afrika-hadtest Ju. 52. szállítógépe







HARCTÉRRE INDULNAK HONVÉDREPÜLŐINK

Májusi reggel 8 óra. Most tolat be óvatosan a mozdony egy katonavonatot, amely majd a légierők egyik alakulatát szállítja ki a hadszíntérre.

A forgalmas budapesti pályaudvar szünetnélküli munkájában meghatódott és ünnepi megszakítást jelent a katonavonat indítása. Még a zászló is másként áll a kocsirendező kezében és a mozdonyvezető olyan finoman és rántás nélkül indít a füttyszóra, mintha királyi vonat volna gőzösére kapcsolva. S ha a megállójelet kapja, úgy áll meg a vonat a rakodóterületnél, mintha csupa hímestojást vinne.

Pontban nyolc órakor rázendít a légierők fúvószenekara az első indulóra s attól kezdve az állomás környékén, mindenütt, ahova még elér a zenekar pattogó muzsikája, indulószóra tartanak lépést az emberek.

Az első három személykocsi a parancsnokság, a tisztikar szállása néhány napon keresztül, a személykocsik után orgonadíszbe öltözött teherkocsik, *bennük nótázó repülőkatonák*. A vonat végén a tábori konyha, a teherautók, személyautók. Annyi a virág, hogy még *a tábori konyhakéményre is jutott egy orgonacsokor.*

Félcsizma, kényelmes, begyűrhető pantalló, testreszabott zubbony és tábori sapka a repülőkatonák új tábori ruhája. Vadonatúj a legkisebb gombig rajtuk minden. A tábori sapka baloldalán a repülősas és a válljelzés mutatja, hogy a légierők katonái.

— Mennyivel kényelmesebb ez az öltözet — mondja egy szakaszvezető — és mennyivel jobb a félcsizma a bakancsnál...

Már végleg elhelyezkedtek az egyik teherkocsiban s mindjárt bemutatják a társaságot a *Magyar Szárnyaknak:*

— *Mi vagyunk a vagány-vagón!...*

Harsány nevetés kíséri az aranysasos szakaszvezető szavait. A nevetés a »vagányság«-nak szól, amellyel elsőnek az éjszakai nyugalmat biztosították az útra.

— Van velünk egy gödöllői bajtárs. Jó koma, csak egy a hibája: *rettenetesen hortyog.* Annyira, hogy aki hallja, eltanulja. Na, még csak az kellene, hogy valamennyien »fűrészeljünk« álmunkban. Mindjárt eltanácsoltuk azzal, hogy: atyafi, keress magadnak másik kocsit. Még össze is szedtük a holmiját szépen, még *segítettünk is neki a költözködésben* — s megvagyunk.

Szünetet tart a zenekar, előkerül a zsebből egy félmaroknyi apró szájharmonika.

— *Tárättä tárá rättä tá...*

Persze, hogy a *Márika* az első.

Megalakult az alkalmi kórus s fujják, fujják telitüdőből.

— Egyelőre beérjük a szájharmonikával, az úton majd előszedjük a hegedűt. Harmonikánk is van, odakint majd szerzünk hozzá balalajkát. Megalakítjuk a zenekart. Mindenki beléphet, aki a feltételeknek megfelel. A feltétel: *nem szabad ismerni a kótát!...*

A vagón fővezére jókedvben, kötözködésben nyilvánvalóan a szakaszvezető. Márciusban jött vissza a szovjetfrontról. *Most megint megy.*

— Már haza kellett jönnöm, mert *sürgős nősülnivalóm volt idehaza.*

Egyhetes házas. Mutatja a fényképeket. Elegáns, finom menyecske a fiatalasszony. Az esküvői kép így fest: ül egy *határvadászhadnagy*, mellette, a középen a fiatalasszony, az asszonyka mellett a *szakaszvezető »extrában«.*

— *A hadnagy a bátyám...*

Nehéz lehet egyhetes asszonykát itthonhagyni.

— Hát nem könnyű dolog, de tessék csak nézni, *a százados úr is fiatal asszonyt hagy itthon és két kicsi gyermeket...*

Fent a rakodón a két apróság körülfog egy menetruhába öltözött fiatal századost.

— *Apuka, mutasd meg nekünk a kocsidat!...*

»Civilnek« semmi keresnivalója egy katonavonaton, de minden parancsnál











erősebb a két legényke kívánsága. Persze, felmehetnek apuka kocsijába s kinézhetnek egy kicsit az ablakon.

A zenekar rákezd az *Erikára.* Dudolja az egész társaság.

A rakodón az »öregebbek« búcsúznak. Kart-karban a férj és feleség. Emitt egy asszony láthatatlan porszemet fricskáz le meghatottságában a férje zubbonya válláról.

— Mindent elintézek — mondja a férjének — úgy, ahogy mondottad. Más gondod ne legyen, mint: *írni, meg írni. Én mindennap írok*...

A »vagánykocsi« Erika multán új nótába kezd. A szájmuzsikás szaporán gyalulja a száját s közben fityeg egy gomb zubbonya ujja végén.

— Látszik, hogy legényember vagy, *nincs, aki felvarrja!*...

A szájmuzsikás hirtelen abbahagyja, mert virágot szórnak a »vagánykocsira« és egy jókora *orgonabokréta őt találja.*

— *Telitalálat!*

Harsog a nevetés.

Jön egy nénike, két százas doboz cigarettát szorongat a kezében. Sír.

— Lelkem, aranyom, fogadják el már tőlem az útra ezt a kis színivalót... *Az unokám is kint van, valójában neki adom, ha maguk elfogadják!*...

Nem mer lelépni a magas rakodópartról, ketten is odaugranak, hogy lesegítsék.

— Tessék csak így elfogadni, ha lehetséges, nehéz már nekem a lemenetel...

Persze, szívesen fogadják a nagymamai ajándékot. Megköszönik kemény tisztelgéssel.

— Jaj, aranyosaim, *csakhogy idejébe' kiértem még magukhoz.*

Azt gondolná az ember, hogy *repülő az unokája,* valahogyan megtudta valamelyik bajtárstól, hogy most repülők indulnak a harctérre, hát sietett búcsúztatásukra. Hát, a nénikének fogalma sem volt még reggel, hogy útravaló szívnivalót is vesz. Meghallotta a zenekar indulózását, megtudta, hogy katonák mennek, *talán a piacravaló pénzt költötte cigarettára, csakhogy megajándékozhassa őket.*

— Milyen katona a nénike unokája? — kérdik tőle.

— Milyen volna: *magyar honvéd!*...

...Fent a rakodón rövid tiszti megbeszélés. A balszárnyon a második sorban egy zászlós áll. A rengeteg búcsúztató sereg sorában pedig fiatal asszony — a felesége — és kétesztendős cseppnyi fiúgyerekük. A szőkefürtű kisöreg anyuka nagy ridiküljét tartja, míg anyuka fényképezget. Megunja a ridikülőrzést, ridikülöstől odatotyog a kihallgatás alatt feszes vigyázzban álló apukához.

— *Itt vagyok!* — s nyujtja fel a ridikült. Persze, anyuka hamar lekapja a jelenetet. *Ennél szebb búcsúképet úgyse foghatott volna el.*

Vitéz Csenkey Géza vezérőrnagy búcsúzik a tisztikartól. Sorra kezet fog minden tiszttársával. Kemény, szíves a kézszorítás és a jókívánság az útra szívből jön:

— *Viszontlátásra!*

Autó suhan a vasúti rakodóra, *Magyarossy* Sándor vezérőrnagy, a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjának főnöke lép ki belőle. Feszes jelentés, tisztelgés, azután a vezérőrnagy is sorra búcsúzik a táboriruhás tisztektől. Rövid, szíves megbeszélés, búcsúzkodás. A zenekar harsányan, vigan játsza a repülőindulót. Rövid parancs a beszállásra. Még egy utolsó csók, egy utolsó ölelés asszonytól, gyerektől, menyasszonytól. Még egy csokor virág. Fél percbe alig telik, tisztek, altisztek, legénység fent a virágdíszben pompázó katonavonaton. Rövid mozdonyfütty, figyelmeztető az indulásra, azután lassan, simán, könnyedén megindul a szerelvény. Idelent kendőt lengetünk, integetünk, odafent keményen tisztelegnek fiaink. Száll, diadalhirdetően harsog a *Rákóczi-induló* s kíséri a vonatot, amely egyre jobban gyorsul, egyre jobban távolodik, *a jókívánság kórusa:*

— *A viszontlátásra!*... (R—ó.)




Felszállásra készen...

A Focke-Wulf FW. 190

a német légihaderő új vadászgépe

A német hadijelentésekben egyre gyakrabban szereplő Focke-Wulf FW. 190. vadászgép eddigi bevetéseinél százszázalékosan bevált az arcvonal valamennyi szakaszán. Mint már megírtuk, a kiváló együléses gépbe a BMW. gyár új kettős csillagmotora, a BMW. 801. került beépítésre. Az eddigi nyilvánosságra került adatok szerint e motor legnagyobb teljesítménye 1500—1600 lóerő.

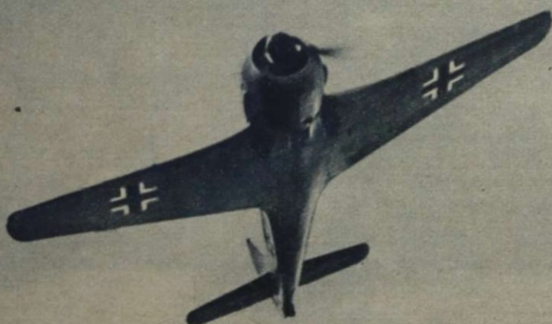
A FW. 190. tervezője Tank főmérnök, a Focke-Wulf művek vezető mérnöke, a Focke-Wulf 187. romboló, a Focke-Wulf 200. Condor és több más híressé vált gép alkotója. Legutoljára a FW. 189. közelfelderítőgép vívta ki az egész világ repülőszakköreinek érdeklődését és elismerését, most a FW. 190. szerez újabb dicsőséget a nagymultú gyárnak.

A gép rövid törzsénél és kedvező súlyponthelyzeténél fogva nagy sebessége ellenére is rendkívül fordulékony. Fegyverzete feltűnően erős, több gépágyúból, nehéz és könnyű géppuskákból áll, ezek segítségével a légiharcban fölényben lévő és rettegett ellenfél. Feltűnően széles nyomtávú, befelé bevonható futóműve nagy segítség a fel- és leszállásnál, ezenkívül a befelé bevont futómű a gép tehetetlenségi nyomatékát csökkentve annak fordulékonyságát növeli.

(Svéd források szerint a gép méretei és teljesítményei hozzávetőlegesen a következők: fesztáv 12 méter, törzshossz 9.5 méter, repülősúly 3500 kg, legnagyobb sebesség 6000 méteren 595—620 km/óra, utazósebesség 460 km-óra, repülőtávolság 750—850 km).

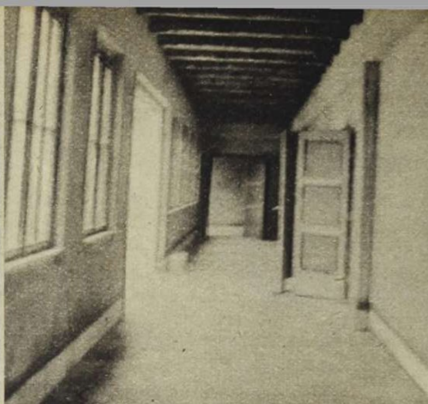
(n. e.)

A FW. 190. fordulóban



A FW. 190. együléses hátsó nézetben




A REPÜLŐALAP VITORLÁZÓ LEVENTETELEPÉN GÖDÖLLŐN

Ahogy a Patkó után kikanyarodik *vitéz Laborczfy* ezredes gépkocsija, a gödöllői műúttól jobboldalt feltűnik a Perőcz-oldal.

Sok szép emléket ébreszt bennem. Ez volt a magyar motornélküli repülés igazi bölcsője, innen keltek szárnyra csaknem valamennyien a mai motornélküli repülés nagyságai, itt emelkedtek elsőízben levegőbe azok, akik ma is az élen járnak.

Sok »Kész! futni! el!« vezényszó hangzott itt el, még több oktatói jótanács, gond, féltés és töméntelen sok büszke öröm szállt a homokfűtötte meleg levegőég felé.

Itt volt a motornélküli repülés első, igazán komoly kezdőiskolája, de itt született meg néhány olyan »C« vizsga is, melyek különlegességük és nagyszerűségük miatt sok-sok vita tárgyát képezték.

De itt volt a szépemlékű jamboree-i repülő-altábor is.

Most fordulunk be arra a homokos útra, ahol iparvágány vezetett ki a tábor felé s a homoksivatagban végződött.

A Perőcz-oldal alján ismét építkeznek. Hiába, nagyszerű terep ez. Az Alap vezetői is felfedezték ismét a Perőcz-oldalt. Megvett'k az Ikarusz-iskola minden felszerelését Csermely Károlyéktól, s ott vitorlázó leventekiképzőtelep felállítását határozták el. A vezetést a BSE repülőszakosztályára bízták.

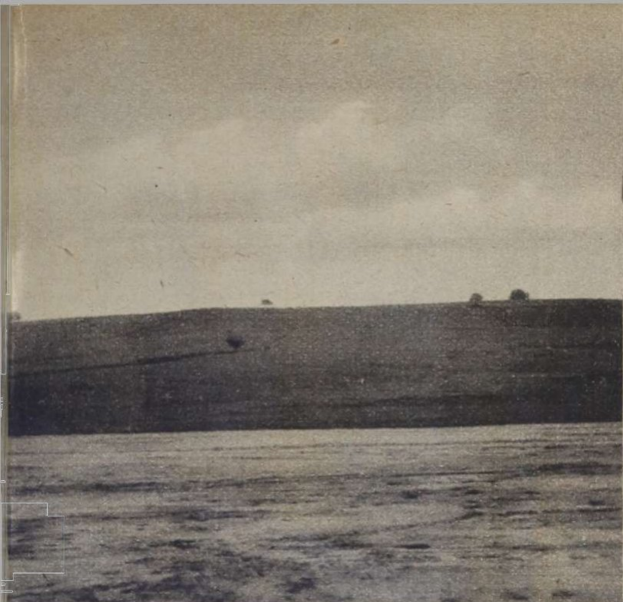
Vitéz *Laborczfy* ezredessel együtt szállt ki az építkezések megtekintésére *Sárközy József*, a Repülőalap gazdasági osztályának vezetője is és *Gerenday Kornél* műszaki tanácsos.

A hatalmas, hosszú telep tarka színben játszik az egyengetési munkálatok-









tól. A friss zöldet barna foltok váltogatják. A kezdők startdombját »kegyetlen« kezek leborotválták.

A sok gépet a régi Ikarusz-hangárban alig tudták elhelyezni.

Kint a telepen egy Vöcsök piroslik, a vontatósodronyt húzzák hozzá. *Némedy* oktatótanár repült vele az imént. *Károlyi Gyula* gróf, a MAESz elnöki tanácsának egyik tagja végzi »B« vizsgarepüléseit, igen szépen, nagy biztonsággal és nyugodtsággal. Kint van *Kőszegi Gyula* főoktató, Károlyi Gyula motoros oktatója is. Mindketten örömmel állapítottuk meg, hogy Károlyi Gyula egyik nagy reménysége a magyar repülésnek: annál is inkább, mert nemcsak nagyszerű motornélküli repülő, hanem kiváló eredménnyel tette le immár motoros vizsgáját is.

A gödöllői vitorlázótelep a motoros- és csörlővontatások központi telepe lesz. Tanfolyamokon képezik ki az oktatójelölteket. Az egész telep a haderőnkívüli vitorlázó előképzés szolgálatába áll s ezért a napokban hatalmas hangár építését kezdik meg. A központi épület már elkészült. Most szerelik fel gazdag és tökéletes berendezéssel a helyiségeket. Világos háló-, ebédlő-, mosdó-, zuhanyozó- és oktatói szobákra oszlik az impozáns épület, hosszú folyosóval és nagyméretű pincével.

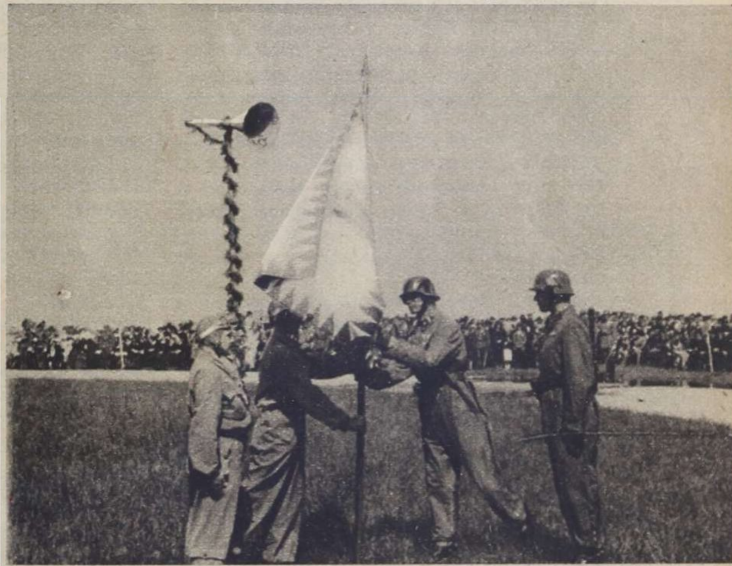
Az építkezések megtekintésére kijött *vitéz Becske Kálmán* tanácsnok a székesfőváros részéről.

Végigjárták Laborczfy ezredessel a helyiségeket, megtekintették a nagyszerű, bővízű kutat, a hangár kijelölésének helyét s örömmel állapították meg, hogy a magyar haderőnkívüli repülőelőképzés egy újabb nagyszerű állomással gazdagodott.

(—sy)

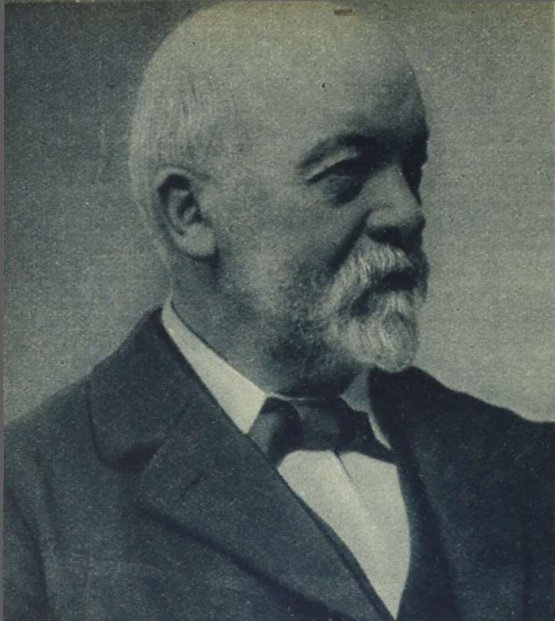
Őfőméltósága Vitéz Horthy István kormányzóhelyettes úr avatta ejtőernyőseink zászlaját Pápán





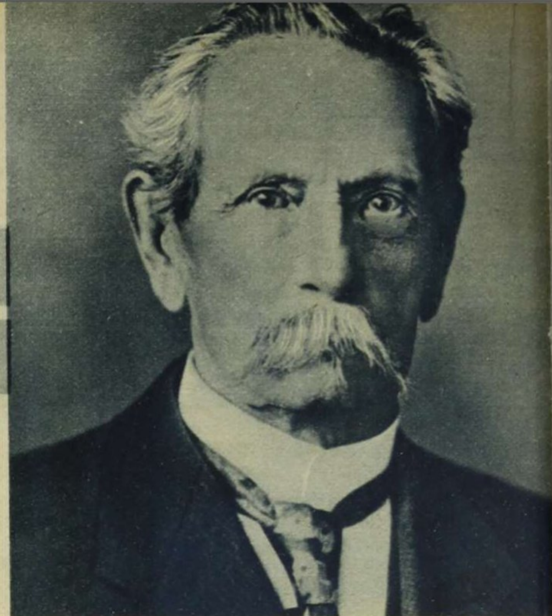






Daimler Gottlieb

A harcigép szíve: a repülőmótor



Benz Károly dr.

Minden egyes hadijelentés a légihaderő hatalmas jelentőségéről győz meg bennünket. Számos cikk és jelentés ad számot a repülők csodálatos és hihetetlen teljesítményeiről és azokról a kemény csapásokról, amelyeket az ellenségre mérnek. Bombázók szerepelnek: messze, mélyen viszik ellenséges területre haláthozó terhüket és a gyors és mozgékony vadászok, amelyek éjjel és nappal lesnek az ellenségre.

A repülőgép mótorjáról eddig alig beszéltünk, pedig nagyobb figyelmet érdemelne. A gépek harckészsége, sebessége, emelkedése, hatótávolsága és repülőtulajdonságai elsősorban acélszívétől, a mótortól függnek. Jól tudjuk, hogy a trianoni és a versaillesi békediktátumok nem csupán a repülést magát, hanem a repülőmótorok építését is megtiltották. Mikor 1933-ban Németország ismét hozzálátott légihadereje felépítéséhez, a külföld alig behozható előnye elsősorban a repülőmótorok terén mutatkozott. Ezért a német motoriparnak kettőzött szorgalommal kellett hozzálátnia az alkotó munkához.

Igy a Daimler-Benz-művek, amelyek a világháború alatt nagyszerű repülőmótorokat gyártottak, megkezdték egy új típus fejlesztését. Noha a külföld elsősorban a léghűtéses csillagmótort kedvelte, a DB-gyár soros folyadékhűtéses mótor építésébe fogott, mivel ennek kisebb a homlokellenállása és nagyobb a terhelhetősége.

A következőkben a Daimler-Benz-gyár DB-601 típussal, a világ leggyorsabb mótorjával fogunk röviden foglalkozni. Hasonlítsuk össze ezt a szokásos gépkocsimotorokkal. A DB-601 12 hengeres, amelyek 2 sorban egymáshoz 60°-os szög alatt hajlanak. Ilyen pl. a Horch vagy Ford V—8, stb. is. Jobb kilátás elérésére (ez vadászgépnél nagyon fontos) a hengerek nem álló, hanem lógó elrendezésűek. Az ilyen fordított V-mótor kenési rendszerét különösen nagy gonddal kell kikísérletezni.

Mint már említettük, a kis homlokellenállás fontos követelmény az ilyen nagy teljesítményű repülőmótornál. Ha megnézzük szemből a DB-601-es mótort, láthatjuk, milyen nagy mértékben felel meg ennek a követelménynek. A főtengely és a légcsavartengely közötti áttétel úgy van elkészítve, hogy a légcsavartengely a mótor homlokfelületének közepére került. Ezzel újabb lehetőség nyilt: Üreges légcsavartengelyen keresztül mótorágyú szerelhető. A légcsavarkörön keresztül való tüzelés bonyolult szerkezeteket igényel, hogy a légcsavart ne érje találat. Ezzel szemben a mótorágyú igen előnyös és kedvező szerkezeti megoldás, amellyel nagy találati biztonságot is érhetünk el.

A gépkocsimotoroknál megszoktuk a porlasztó jelenlétét. Ez porlasztja el gázszerű anyaggá a folyékony üzemanyagot. A DB. 601. motoron nincsen ilyen porlasztó, hanem üzemanyagbefecskendezéssel működik. A gyulékony keverék a hengerben keletkezik. Ennek az eljárásnak előnye: teljesítménynövekedés, fogyasztáscsökkenés az egyenletesebb keverékképződés következtében, nem vág vissza a láng a szívócsőben. Nagy előny a magassági repülésben a porlasztó befagyásának kiküszöbölése.

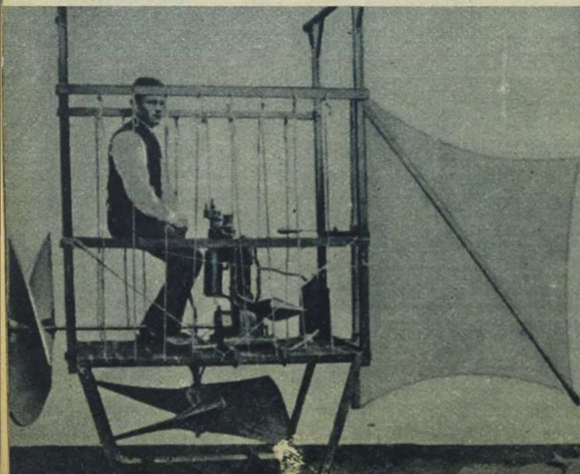
A gépkocsimotor a gázkeveréket a szívás üteme alatt szívja be, ezzel szemben ugyanekkor a DB-601. motorban egy sűrítő nyom tiszta levegőt a hengerbe. Ez különösen magassági repüléseknél fontos, mivel itt a levegő jóval ritkább. Bonyolult szabályozó szerkezetek gondoskodnak arról, hogy a töltő levegő mindenkor a legkedvezőbb nyomással kerüljön a hengerbe és a robbanó keveréknek a legkedvezőbb összetétele legyen.

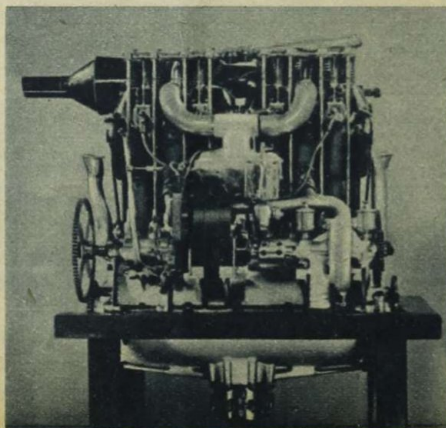
A repülőmótor önálló és független erőmű, amellyel szemben sokkal több követelményt támasztunk, mint egy gépkocsimótorral szemben. Vegyük pl. a kenési rendszert. Ha csak egyetlen csapágy kevés olajat kap, az egész katonai vállalkozás sikere kétséges. A gyujtógyertyák terhelése is sokkal nagyobb. A gyujtás készítésénél pl. tekintettel kell arra is lenni, hogy ez a gép rádióberendezését ne zavarja. Maga a mótor és valamenyynyi segédszerve óriási rendszeres fejlesztő munka eredménye. Minden egyes alkatrésznek meg van a maga feladata és nagy igénybevételnek van kitéve. A kész repülőmótor fejlődési útja hosszú és nehéz, rengeteg kísérletre és 3—4 évi munkára van szükség. S ha a hadijelentések a repülők csodálatos bátorságáról beszélnek, nem szabad elfelejtenünk, hogy ugyanilyen nagy bátorságra és kitartásra volt szükségük a tervező mérnököknek és szakmunkásoknak, hogy a repülőknek megfelelő fegyvert adhassanak a kezébe.

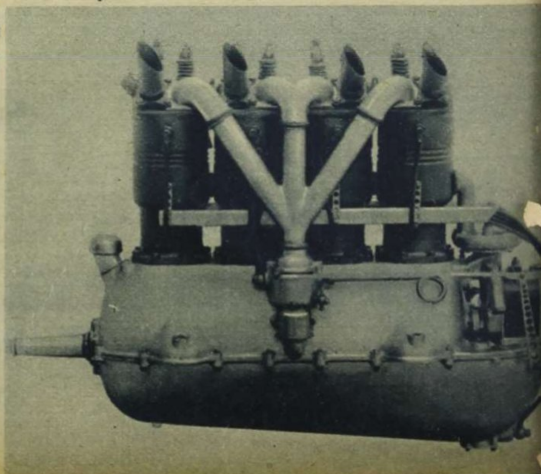
A kívülálló távolról sem tudja felbecsülni a mótor fejlesztés eközben áthidalt nehézségeket. Nem csupán egy új mótor, hanem egy egész iparág újjáépítéséről volt szó, új anyagokról, új gyártási eljárásokról. Hosszú éveken keresztül nem volt Németországban vagy nálunk repülőmotorgyártás. S ha ma a DB—601 a világrekordermótor, akkor ebből a tényből fogalmat alkothatunk magunknak a mögötte álló óriási munkateljesítményről.

Először az 1937-ben Zürichben tartott nemzetközi repülőversenyen tünt fel a DB—601. Vele állították fel szárazföldi gépekre a sebességi világrekordot 611 km/ó-val, amelyet félév mulva a

Igy fejlődött a mai repülőgép motorja








Messerschmitt vadászgép DB—601. motorral


Az arcvonalon is javítják a DB-motorokat


Indul a DB-mot...

He—112, 634 km/ó-ra javított. 1939-ben Dieterle az 1934 óta olasz kézen levő abszolut sebességi világrekordot 746 km/óra javítja és röviddel utána Wendel a Me—109 javított kiadásával 755 km/ó sebességet ér el. Azóta a külföldnek nem sikerült ezeket felülmulni, ami a DB—601-re is nagy dicsőség.

Hasonló sokoldalú alkalmazásra talált a motor a német légihaderő gépei között, ezek közül elegendő a ME—109, a Me—110, a He—111 és a Do—215 gépekre hivatkozni, ezek valamennyien a DB-motorral repülnek.

A fejlődés nem állt meg és reméljük, hogy a jövőben az újabb DB-motorokról is beszámolhatunk lapunk hasábjain.

SZILAS TIBOR ELHÚNYT BÁTYJA EMLÉKÉRE VÁNDORDÍJAT ALAPÍTOTT

Tíz éven keresztül vándorolt a MÁV Testvériség Sport Egyesülete által alapított Icarus-vándordíj egyik kiváló vitorlázórepülőnk kezéből a másikéba. Vitorlázórepülésünk legjobbjai igyekeztek egymást felülmúlni a magassági teljesítményrepülésekben és évről-évre újabb ostrom indult meg az év legnagyobb magasságáért. A felfelé szárnyaló magyar élniakarást szimbolizálta ez a trófea, amely az elmult évben megszűnt vándordíj lenni. *Szilas Tibor* 1941-ben harmadszor is elérte a legnagyobb magasságot és ezzel véglegesen az övé lett a mitológiai repülőembert ábrázoló szobor.

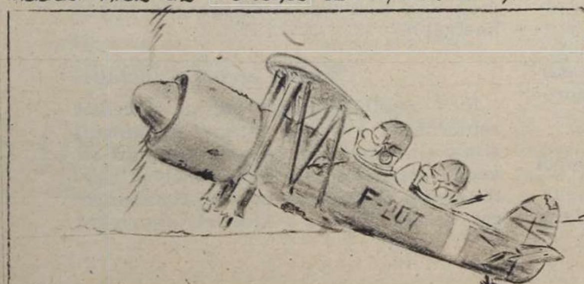


Szilas Tibor abból a gondolatból kiindulva, hogy a magasságra törő nemes vetélkedés abba ne maradjon, ugyanazokkal az elnyerési feltételekkel új vándordíjat alapított, amely testvérbátyjának, *Simor Miklósnak* nevét viseli és hirdeti a kötelességteljesítése közben hősi halált halt repülő-ujságíró emlékét.

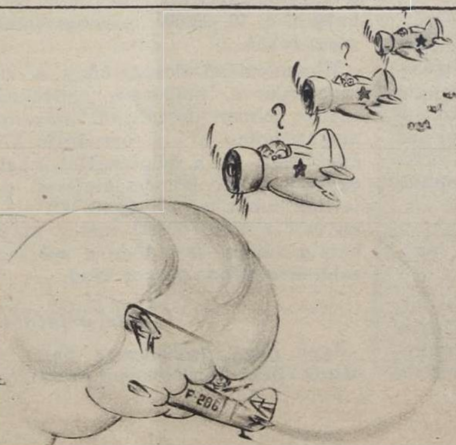
A vörös márványtalapzaton álló, ég felé tekintő szárnyas férfialakot ábrázoló, rendkívül szép és ízléses nemesbronzszobor, *kemencei Aczél Mária* szobrászművésznő vésőjét dícséri, de egyúttal kifejezésre juttatása annak a repülőbajtársiasságnak, amely megalapítóját, ezt a vitorlázósikerei ellenére is mindig szerény és halkszavú repülőembert megbecsültté teszi repülőink nagy családjában.




Ceri a szakácsok gyöngye megsemmisitő támadást intéz az ellenséges szárnyasok ellen.



Most egy szép hárompont leszállást



Raták egymásközt:
Itt a Sólyom! Ott a Sólyom!
Hol a Sólyom?


Csendes a tábor, sehol




Német repülőorvosok budapesti látogatása

Előadások a repülés-orvostudomány időszerű kérdéseiről

H. Strughold tanár, a németbirodalmi légügyi minisztérium orvosi kutatóintézetének vezetője és *S. Ruff* magántanár, repülőkapitány, a német repülésügyi kísérleti intézet orvosi osztályának főnöke a m. kir. légierők meghívására az elmult napokban Budapestre érkeztek. A német vendégek egyrészt a magyar repülőorvosok németországi látogatásait adták vissza, másrészt pedig felhasználták magyarországi tartózkodásukat arra, hogy magyar kartársaiknak szakelőadásokat tartsanak a repülőorvosi tudomány legújabb kutatási eredményeiről.

Strughold intézete a repülőorvosi kutatómunka szolgálatában

Strughold professzor elsősorban kutatómunkát végez, az általános természetű alapvető élettani vizsgálatok azok, amelyeknek kutatómunkásságát főleg szenteli. Intézete hatalmas létszámú személyzettel dolgozik. A németországi repülőorvosi kutatómunka az ő intézetében összpontosul.

Aki minden német gépet repül

Ruff dr. maga is repülő. Nincs a németbirodalmi légierőnek olyan katonai vagy polgári repülőgéptípusa, a bombázóktól kezdve a leggyorsabb vadászokig, amelyet ne repülne. A repülőkapitányi címet is viseli, egy olyan címet tehát, amelyet *Göring* birodalmi tábornagy csak egészen kivételes teljesítmények után adományoz. E cím elnyerésének egyik feltétele például, a lerepült 750.000 kilométer. *Ruff* tulajdonképpen az összekötőkapocs a műszaki és az orvosi világ között, a világhírű adlershofi repülőkísérleti intézet orvosi kutatóintézetének főnöke.

Az illusztris vendégeket a m. kir. légierők egészségügyi szolgálatának vezetője, Merényi-Scholtz Gusztáv dr. orvosalezredes, egyetemi magántanár fogadta és kalauzolta. Ugyancsak ő tájékoztatta német kartársait a magyar repülőorvosi tudomány mai állásáról és az ő vezetésével tekintették meg a magyar repülőorvosi intézményeket.

Előadások a repülőorvosi tudomány időszerű kérdéseiről

Az orvosi továbbképzés központi bizottsága és a honvédorvosok tudományos egyesülete a Pázmány Péter Tudományegyetem közegészségügyi intézetében előadóestet rendezett, amelyen *Strughold* tanár és *Ruff* repülőkapitány vetített-képekkel és Magyarországon soha nem látott keskenyfilmekkel kísért előadást tartott a repülőorvosi tudomány időszerű kérdéseiről. Az előadáson megjelent *Magyarossy Sándor* vezérőrnagy, a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjának főnöke, *Frank Richárd dr.* orvosvezérőrnagy, a honvédorvosi tisztikar főnöke, *Mártonffy Fülöp* orvosezredes, a budapesti hadtest vezető orvosa, *Merényi-Scholtz Gusztáv* orvosalezredes, egyetemi magántanár, a légierők egészségügyi szolgálatának vezetője és még sokan mások a repülőorvosi és orvosi kar tagjai közül. A külföldi vendégeket *Mártonffy Fülöp* orvosezredes üdvözölte, majd *Strughold* tanár mondotta el igen érdekes előadását, amelynek elején visszapillantást vetett a repülés harminceves multjára és ismertette a repülés fejlődését. Hangoztatta, hogy a repülés nemcsak műszaki, hanem orvosi probléma is.

Küzdelem a magasságok ellen

A magassági repülésről szólva megállapította, hogy az embernek a sztratoszféra felé irányuló előretörése szükségessé teszi a nagy magasságokkal járó különböző követelmények kielégítését. Elég ehelyütt a hőmérséklet, a légnyomás és az oxigénhiány kérdéseire rámutatni.

A nagy magasságok egyik velejárója, hogy az ott tartózkodó ember véréből a nitrogén felszabadul. Ez a folyamat nagy fájdalmakat okoz. Tízezer méteren felül a felszabaduló nitrogén összehozza a vért és bekövetkezik a légembólia. Nyitottfülkés gépekkel tehát nem ostromolhatjuk a 10—12.000 méteren felüli magasságokat.

Köztudomású dolog, hogy a víz forráspontja a magasság növekedésével egyre jobban leszáll. Húszezerméteres magasságban a víz forrpontja 37 C-fok körül van. Ez a hőmérséklet tehát megegyezik a vér hőmérsékletével, gyakorlatilag tehát az a helyzet áll elő, hogy az ember vére 20.000 méter magasságban a vízhez hasonlóan a szó legszorosabb értelmében forrni kezd.

Az oxigénhiányról

Igen nagy probléma a nagy magasságok elleni küzdelemben az oxigénhiány kiküszöbölése is. Az emberi szervezetnek naponta körülbelül 400 liter oxigénre van szüksége. Ez az emberi szervezet szempontjából nélkülözhetetlenül fontos elem a magasság növekedésével köztudomásúlag csökken és az emberi szervezet az életet jelentő oxigént nem tudja tartalékolni. Vérünkben összesen csak 1 liter oxigén van feloldva.

Normálréteg — zavaróréteg — halálos réteg

A repülőorvosi tudomány az oxigénhiány szempontjából a 4000 méterig terjedő magasságot normálrétegnek, az efelett 7000 méterig elterülő levegősávot zavarórétegnek és az azon felüli magasságokat halálos rétegnek nevezi. A 10.000 méteren felüli magasságokban az oxigénhiány, még ha légzőkészüléket is használunk, elviselhetetlenné válik. Itt az az érdekes eset áll elő, hogy az oxigén ugyan ott van előttünk, a vér azonban a nyomáskülönbözet miatt nem tudja a szükséges oxigénmennyiséget felvenni. Ez az oka annak, hogy ezekbe a nagy magasságokba csak magasnyomású pilótafülke segítségével hatolhatunk fel.

A sebesség hatása a repülőre

Strughold professzor nagy tapssal fogadott előadása után *Ruff* repülőkapitány előadására került sor, aki főleg a sebességnek a repülőre gyakorolt hatásával foglalkozott. Előadása elején rövid áttekintést adott a repülés élettani törvényszerűségeiről, majd a sebesség jelentkezési tüneteivel foglalkozva hangoztatta, hogy földünk ugyan 30 kilométeres másodpercenkénti sebességgel rohan a világűrben, ezt az óriási sebességet mégsem érezzük, mert földgömbünkkel együtt az azt körülvevő levegőréteg is rohan. Légüres térben repülni nem lehet, ezért számításba kell vennünk a levegő ellenállását is. A korszerű repülőgépeknél az a helyzet, hogy a pilóta a műszaki megoldás folyományaképpen meg van védve a szembeáramló levegő hatásától.

Viruló arcból — halálfej

Ruff repülőkapitány ezután a német repülésügyi kísérleti intézetben készült filmmel bemutatta a szembeáramló levegő hatását. A kísérleti személyek egytől-egyig életerőtől duzzadó fiatalemberek voltak. Ezeket a kísérleti alanyokat

egy zuhanóbombázóval előbb 425, majd 450 és végül 485 kilométeres sebességgel szembeáramló légellenállásnak tették ki. A filmfelvevőkészüléket a Ju 87-es fülkéjének tetejére szerelték fel és a kísérleti személy a második ülésből kiemelkedve tette ki magát a légáramlásnak. A viruló arcból, a szembeáramló levegő hatása alatt, pillanatok alatt halálfejre emlékeztető szörnytárgy lett. A levegő áramlása a szemeket benyomta üregükbe, az arc izomzata eltorzult és teljesen odanyomódott az arccsontokhoz, a fülek a mögöttük keletkező turbulencia következtében csapkodni kezdtek. *Ruff* a film pergetése közben beszámolt arról, hogy egy ilyen kísérlet alkalmával az egyik kísérleti személy fülét a 485 kilométeres sebességgel együttjáró levegőellenállás tőből letépte, sőt ájulási esetek is előfordultak. A szembeáramló levegő hatásának kiküszöbölése terén az orvos a repülőgépszerkesztőkhöz fordul, akik műszaki megoldásokkal jönnek az emberi szervezet megvédésére.

A zuhanóbombázó testi igénybevétele

Előadása második felében *Ruff* kapitány főleg arról beszélt, hogyan bírja, illetve milyen körülmények között nem bírja el az emberi szervezet a gyorsulásokat, tehát azt az állapotot, amikor a sebesség nagysága, vagy iránya változik meg. Ennek szemléltetésére is filmet mutatott be. Három kísérleti személy szerepelt ezen a soha nem látott filmen, akiket egy zuhanóbombázóban tettek ki a sebesség- és irányváltozás hatásának. Az első személy jól bírta a Stuka zuhanásból való kivételénél jelentkező élettani hatásokat, a második közepesen volt edzve a szervezet ilyenkor jelentkező nagy igénybevételére, a harmadik személy pedig zuhanóbombázásra alkalmatlan személy volt.

Az első személy arca a zuhanásból való kivétel pillanataiban egy-két másodpercre jó 10 évvel öregedett, szemei becsukódtak, szemgolyói beestek a koponya szemüregébe, vonásai eltorzultak, egy-két másodperc mulva azonban újra a régi lett és semmi sem emlékeztetett arcvonásain az előbb átélt nagy fizikai igénybevételre.

A második kísérleti személy arca a legnagyobb igénybevétel pillanatában teljesen eltorzult, teste előregörnyedt. Mire az erőhatások megszűntek, újból felegyenesedett, de jóval több idő kellett hozzá, míg teljesen magához tért, mint az első kísérleti személynél.

A harmadik kísérleti személy az erőhatások jelentkezésekor azonnal összecsuklott, így maradt hosszú másodperceken keresztül, az igénybevétel pillanatai már régen elmultak és még mindig összeroskadva ült. Nagysokára tért magához, arca teljesen megviseltnek látszott, lehetett rajta látni, azt sem tudja, hol van. Csak hosszas keresgélésre találta meg azt a gombot, amellyel a filmfelvevőkészüléket leállította.

Majomkísérletek

Ruff repülőkapitány ezután különböző, többnyire majmokkal végzett kísérletek röntgenfényképeit mutatta be, amelyeken tisztán ki lehetett venni, hogy a felülről lefelé ható erőhatásokra, a szívből a vér teljesen kiszalad és az alsó végtagokon gyülemlik össze. Ez a folyamat a magyarázata egyébként a repülőknél jelentkező feketelátásnak is.

A nagysikerű előadásokat *Orsós Ferenc* egyetemi tanár köszönte meg.

A német vendégek másnap a magyar repülőorvosi intézményeket tekintették meg. Munkatársunk a magasságvizsgáló állomás épületében megkérte *Strughold* professzort, nyilatkozzék a *Magyar Szárnyak* olvasótáborának magyarországi benyomásairól.

— Nem először vagyok Magyarországon — mondotta. — Négy évvel ezelőtt már jártam itt és szintén több évre nyulnak vissza azok a szivélyes kapcsolatok, amelyek a magyar és a német repülőorvosok között kialakultak. A magyar orvosbajtársakkal évek óta állunk élénk kapcsolatban, évek óta cseréljük ki tudományos észleleteinket és informáljuk egymást legújabb kutatásaink eredményeiről.

Strughold professzor ezután a legnagyobb elismerés hangján nyilatkozott a magyar repülés orvosi intézményeiről, a magyar orvosi repülőszakirodalomról, majd ezeket mondotta:

— A magyar és a német katona együtt harcol a keleti fronton. Ehhez a fegyverbarátsághoz hasonlóan mi, német repülőorvosok is együtt haladunk magyar bajtársainkkal az orvosi kutatómunka terén.

Ruff kapitányt is megkértük, szóljon egy-két szót arról, meddig lehet a repülőgépek sebességét fokozni és van-e remény a 750 kilométeres sebességi csúcsteljesítmény túlszárnyalására.

— Az eddig elért eredmények — mondotta — nem jelentenek különösebb veszélyt az emberi szervezetre, vagy ha jelentenének is, a gépek műszaki kiképzésével ezt a veszélyt meg lehet szüntetni. Igen nagy eredményeket várok attól a megoldástól, hogy a szupersebességű gépek vezetőit fekvő helyzetben helyezzük el és ilymódon a fejtől lábirányban ható erők helyett sokkal kisebb mértékben jelentkező erőhatások lépnek fel. Ennek előnye főleg a zuhanásból való kivételnél és a nagysebességű gépek szűkebb fordulóinál fog érvényesülni.

A repülőkapitány elmondotta még, hogy a kutatóintézeténél szolgáló orvosmunkatársai mind repülőgépvezetők, és kísérleteik során többnyire saját magukon próbálják ki a különböző igénybevételeket. E személyes tapasztalatok alapján igen sok tanulságot vonnak le, amelyek nemcsak az orvosi tudománynak, de a repülőgépépítésnek is nagy előnyére válnak.

A német repülőorvosok magyarországi látogatása újból alkalmat adott a legújabb kutatási eredmények kicserélésére és még jobban kimélyítette a magyar és német repülőorvosok között fennálló amúgy is rendkívül szivélyes kapcsolatokat.

László István

3800 MÉTERES NEMZETI MAGASSÁGI REKORDOT REPÜLT TASNÁDI LÁSZLÓ M. 22-ES VITORLÁZÓGÉPEN



»Jó zsíros kumuluszokat fogtam«

Vitorlázó repülőink régi vágya volt túlrepülni a 3000 méteres magasságot, a magyar magassági csúcseredmények mindezideig alulmaradtak a 3000 méteren. Most sikerült: *Tasnádi László 4100 méter tengerszin fölötti magasságot ért el egy M. 22 mintájú teljesítménygépen,* ez — a kiértékelés szerint — *3800 méter abszolút magasságnak felel meg. Tasnádi* új nemzeti magassági rekordja *1000 méterrel magasabb Szilas-Steff Tibor tavaly felállitott 2800 méteres magassági csúcseredményénél.*

Igen érdekes körülmények között született meg *Tasnádi* rekordja:

Már tavaly elhatározta, hogy kirepüli az arany teljesítményjelvényhez szükséges 300 kilométeren felüli távolságot és túlrepüli a 3000 méteres magasságot. Elsőnek a távolsággal sikerült megbirkóznia: Budaörsről 315 kilométer távolságra repült *Bánffyhunyadig.*

— Ha egy félórával előbb indulok — mondotta, akkor *bevitorlázhattam volna egészen Kolozsvárig.*

Tasnádi László jelenleg tényleges katonai szolgálatát teljesíti, természetesen a Légierőknél szolgál, katonai rangja: *karpaszományos őrvezető.*

Öt vagy hat héttel ezelőtt beszélgettünk vele, akkoriban a magyar időtartamrekord megdöntésére készülődött, lett is volna hozzá 3—4 nap szabadsága éppen, de nem volt értelme nekivágni a dolognak a rossz idő miatt.

Az elmult vasárnap egynapos szabadságát újból Budapesten töltötte. Jókor reggel kiment Budaörsre. Az idő úgy mutatta, hogy se távrepülésre se magasságra nem lesz érdemes elindulni, de délelőtt tíz óra után *zsírosabbnál zsírosabb kumuluszok születtek.*

Rubik Ernőéknél a *Gamma* megépítetett egy *M. 22*-őt, a vadonatúj gépet be kellett volna repülni vontatásos indítással. A Gamma *Tasnádit* kérte fel a berepülésre és ő szívesen vállalta a dolgot, hiszen valósággal hozzá van nőve vitorlázásban ehhez a gépmintához, *a legtöbb teljesítményrepülését maga is M. 22-ön végezte.*

Nem mondta egy szóval sem, de *az időről látszott, hogy könnyen magassági repülés lehet a próbából.* Vagy 250 méter magasan lehettek a vontatógéppel, amikor Tasnádi az egyik kumulusz alatt lekapcsolt, elfogott egy termiket és szaporán spirálozni kezdett benne felfelé.

A műegyetemisták csak akkor »drukkoltak« neki, amikor berepült az első kumuluszba. Néhány percig volt benne, majd ismét előtünt — már ezer méternél jóval magasabban volt — és nekivágott a következő felhőnek. Vasárnap délután 14 óra 14 perckor indult, 15 óra 47 perckor szállt le. Csak annyit mondott:

— *Sikerült!*

Megnézték barográfját, nyílegyenesen felfelé törő, hegycsúcsformájú rajz mutatta a kormos hengeren, hogy *sikerült a 3000 méteres, magyar vitorlázó repülőtől eddig még el nem ért magasságot áttörni. A barogramm 4100 méter körüli magasságot mutatott!*

Viharzó öröm tört ki a repülőtéren, mindenfelől lelkesen gratuláltak az elért eredményhez *Tasnádinak,* akivel közvetlenül a magassági rekord-repülés után alkalmunk volt beszélni:

— Kétszázötven méter magasságban kaptam el az első termiket, nyomban lekapcsoltam és ezernégyszázig emelkedtem. Vagy három percet repülhettem felhőben, utána, amikor az emelés megszünt, átmentem egy másik felhőbe, abban spiráloztam jó öt percig. Innen kezdve vagy egy óra hosszáig csalinkáztam, igyekeztem magasságot tartani, amennyire lehet és vadásztam egy kiadósabb, zsírosabb kumuluszra.

— *A nagytétényi fensík előtt vettem észre a sorra következő, jókora felhőt.* Mivel már magasabban voltam az aljánál, egyszerűen belerepültem és *megkezdődött odabent a vakrepülés.*

Tasnádi László eddigi vitorlázó repüléseinél sűrűn tapasztalta, hogy jelentős teljesítményt igen nehéz elérni vakrepülő-tudás nélkül. Módját ejtette, hogy *Link Trainer*-en megtanulhassa a vakrepülés tudnivalóit. A vakrepülő szobagéppel vagy tíz *»felszállást«* végzett már.

— Jó sötét volt a felhőben — folytatja —, alig láttam a szárnyéleket. Csak a műszerekre bízhattam magam, *elkezdtem szabályosan vakrepülni odabent úgy, mint a Link Trainerben.* Szabályos egykanalas fordulóba kezdtem, dehát az egykanalazást nemigen lehet pontosan betartani ilyenkor, néha bizony volt az három-négykanalas is, mindenesetre rettenetesen bíztam a műszerekben, hiszen — mondom — *látni egyáltalán nem lehetett, hogy hol vagyok, merre vagyok.* Kissé nyughatatlan dolog volt, a sebességmérőm hol 40 km-es, hol 130 km-es sebességet mutatott. Hozzájött mindezekhez az emelés is, ami igen kiadósnak mutatkozott és olyan nagyszerű liftet csinált belőlem, hogy a gép három-négy méterrel, de a vége felé már sokszor *hat méterrel emelkedett másodpercenként.* Szaporán figyeltem a kanalat, a golyót, ha kellett — nagy sebességnél — kinyitottam a féklapot és vártam, míg megint nyugodt spirálba kerülök.

— Nagyon érdekes volt, eleget kellett »girhelni«, de nagyszerűen ment a dolog.

— Háromezerhatszázon vettem észre, hogy kezdődik a gépen a jegesedés. Előbb a belépő éleken pillantottam meg — amikor néha-néha valamivel világosabb lett néhány pillanatra — a jegesedés nyomait, azután *egyre sötétebb lett a világ, mert a kabinra is egyre vastagabb jég rakodott le.* Cseppet sem látszott veszedelmesnek a dolog, elhatároztam, hogy mindaddig nem hagyom abba, amíg csak nem lesz nagyon muszáj.

— *Már négyezren felül voltam, amikor egymásután mondták fel a műszerek a szolgálatot. Sorra befagytak.* Egyesegyedül a magasságmérőm működött a végén, mert az — tudvalevően — nem függ össze a külső levegővel. Már a sebességmérőm sem mutatott, amikor úgy éreztem, hogy no, most gyorsabb vagyok a kelleténél, kieresztettem a féklapot. Még kiment, de amikor később be akartam húzni, *már nem volt hajlandó engedelmeskedni. Befagyott.* Így azután jól körül kellett nézni, hogy most már kikerüljek a felhőből.

— *Előttem a Plexil már egészen jeges volt, a kilépő éleket, az orr-részt vastag jég borította. Erősen recsegett-ropogott az egész gép.*

— Baloldalt valami világosságfélét véltem látni, most már nem a műszerek után, hanem csak úgy *»érzésre«* fordulóba kezdtem, körülbelül 360 fokos forduló után észrevettem egy nyílásfélét.

nekivágtam és 4100 méteres magasságon sikerült kijönnöm a felhőből. Még mielőtt faképnél hagytam volna a rekordfelhőt, jól megnéztem, hogy mennyi volt fölöttem. *Hát két-háromszáz métert még mehettem volna fölfelé, ha el nem jegesedem.*

— Amikor lefelé jöttem — egyéb szórakozás híján —, azt figyeltem, meddig tart a jegesedés nyoma. Úgy ezerkétszáz körül már nyoma sem volt semmiféle jégnek, *leolvadt rólam, a műszerek is újból elkezdték a munkát.*

Megkérdeztük *Tasnádit,* hogy milyen idő volt a 4000 méteres magasságban, a jegesedés legnehezebb pillanataiban?

— Megvallom őszintén: semmiféle hideget nem éreztem, mert annyi kapkodnivalóm volt. Sőt: *olyan meleg volt a fülke a nagy igyekezettől, mintha fűtötték volna.* Csak jóval később, amikor már idelent voltam, vettem észre, hogy bizony alaposan átfázott a lábam.

Dehát odafönt nem volt időm ilyesmit észrevenni.

Sportrepülő társai arról vitatkoznak, hogy vajjon hány arany teljesítményjelvény lehet a világon forgalomban. A vitát azzal zárják le, hogy negyvenötnél nincs több. Az a legfontosabb most, hogy *Tasnádi László az első magyar vitorlázó repülő, aki megszerezte az arany teljesítményjelvényt.*

Tovább nem beszélgethettünk Tasnádival a rekordrepülés történetének és előzményeinek részleteiről, mert mennie kellett:

— *Tíz perc mulva indul a vonatom és a szabadságról pontosan be kell vonulnom...*

A *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* a rekordrepülés után nyomban kiemelte a gépből a lezárt barográfot, a magassági rekord barogrammját *Tóth* Géza repülőmeteorológus már ki is értékelte.

(R—ó.)

MESSERSCHMITT ELŐADÁSOK BUDAPESTEN

A kitűnő előadássorozat, melyről előző két számunkban már beszámoltunk, június elsejével zárul. Különös érdekességű a három utolsó előadás, amelyről lapunk június 15-i számában adunk beszámolót.

Május 18-án **B. Breucha,** a Messerschmitt-gyár egyik hazánkban időző mérnöke adott elő a repülőgépiparban használatos forgácsolás nélküli megmunkálási módszerekről.

A munkadarabok forgácsolás nélkül való alakításáról adott tökéletes áttekintést. Sorra vette a könnyűfémmegmunkálásnak korszerű, de nálunk csupán kis mértékben használatos fajtáit. A munka a kiszabás különböző módszereinek ismertetésével kezdődött. Egyes fajtái ismeretesek voltak számunkra is, mások a Messerschmitt-gyár és a német repülőipar által külön fejlesztett módszerek voltak. Ezek között legérdekesebb a vágólemez használata gumival. Nagy nyomással sajtolva, fa alátét és gumi (Buna) lemez segítségével bármilyen megfelelő alakra könnyen ki lehet alakítani a könnyűfémlemezeket. A módszer igen célszerű és olcsó.

A forgácsolás nélküli alakítás szerszámait is sorra vette. Ezeknek anyaga és minősége függ attól, hogy mekkora sorozatot kell vele előállítani: kis sorozatoknál fa és facement a szerszám anyaga, nagyobb sorozatoknál már fém vagy vas. Itt kerültek ismertetésre a sajtolásnak, lemezek alakításának, húzásának szerszámai.

Végül a készre való megmunkálás eszközei is tárgyalásra kerültek. Ezek a különböző vágószerszámok s végül a finom felületi megmunkálás eszközei, csiszolók és csiszolókorongok.

Egyesek a szerszámok közül máris szabványosítás tárgyai, ezeket is külön összefoglalta az előadó.

A kitűnő áttekintést nyujtó előadást, akár a sorozat előző estéit, nagyszámú és előkelő közönség hallgatta végig.

Május 18-án az előadássorozat rendezője, **Dr. Rieck H.** adott elő a repülőgépépítésben használatos kötési módszerekről. Mint ismeretes, ezek kétfélék: hegesztés és szegecselés. A fémrepülőgépépítésben egyéb kötési eljárások, mint pl. enyvezés, ragasztás vagy forrasztás nem használatosak, mivel nem eléggé megbízhatóak.

A hegesztéssel különösen részletesen foglalkozott az előadó. Először az acélanyagok hegesztését vette sorra, ismertetve a varrat készítéséhez használt anyagokat is. Ezek természetesen a felhasznált acélanyag szerint változnak. A hegesztés kivitelezésére különös nagy gondot kell fordítani, ezért a szakmunkások kiképzését kell már eleve nagy gonddal végezni.

A könnyűfémhegesztés eddig nálunk csak kevéssé ismert technikájáról is bőven volt szó. Mivel a duralumínium nem vagy csak igen nehezen hegeszthető, megfelelő varratanyagot kellett találni s ezzel kell végezni a könnyűfémhegesztéseket, mivel maga a színalamínium — igen jól hegeszthető — csekély szilárdsága következtében nem teljesen megfelelő erre a célra.

A repülőiparban a balrahegesztést használják, tehát a hegesztőpálca megelőzi a lángot. A hegesztés előtt az éleket rögzíteni kell. Az él minősége a hegesztő lemezek vastagságától is függ. Fontos a hegesztés sebessége is. A láng vegyi összetételére rendkívül kell vigyázni. Könnyűfém hegesztésénél főleg arra kell vigyázni, hogy a varrat környékét megfelelően előmelegítsük, különben az anyag kihűléskor kellemetlenül vetemedik.

Az ellenőrzés szerepe hegesztés előtt és után egyként fontos. A varratot rendkívül tüzetesen meg kell vizsgálni, kis repedések, átégés, nem egyenletes varrat máris tönkreteszik a munkadarabot. A helyes varrat félköralakú pikkelyszerű jelleget mutat, minden más varrat helytelen.

Legújabban folynak kísérletek az arcatom-hegesztésre is, ahol a lángot hidrogénburok veszi körül és sikeresen próbálkoztak meg duralumínium ponthegesztésével is. Ha az utóbbi rendszer beválik, jelentékeny súlycsökkenést fog előidézni.

A szegecselés is rendkívül lényeges kötési mód a repülőiparban. Legjobban jellemző erre az az adat, hogy egy korszerű repülőgépben 200.000—500.000 szegecs van és ezeket egyenként kell elkészíteni. A jelenleg használatos szegecsfajták a laposfejű süllyesztett szegecs, a gombafejű szegecs, a gömbfejű szegecs és a robbanószegecs.

A szegecselés kivitele történhetik kézi úton, félautomata gépekkel vagy teljesen automata szegecselőgéppel. Minden esetben a lyuk előfúrására nagy gondot kell fordítani. Igen érdekes automata és félautomata gépeket mutatott be az előadó, valamint ismertette a szegecsszámítás képleteit is. Végül a robbanószegecsek alkalmazását is tárgyalta, megemlítve, hogy ezeknek elsősorban a javításoknál jut nagy szerep, hiszen ilyenkor a főrész szétbontása nélkül, kívülről lehetséges a szegecselés.

Az előadó végig rajzokkal, képekkel és táblázatokkal, képletekkel illusztrálta előadását, ahol a hallgatóság soraiban sok más előkelő vendég, egyetemi tanárok és magasrangú tisztek között megtalálhattuk a Mérnök- és Építészegylet teljes vezetőségét is.

(Ö)

REPÜLŐSZERENCSE

Ilyen is van! A szerencse szekerén okosan és biztosan ülni vajjon ki tud? Apám véleménye a repülésről rövid és tömör. Majd, ha a repülőgépben olyan biztosan ülhetek, mint a vasderesemen Limanovánál, akkor bekérezkedek egy gépbe — mondta. A vasderest kilőtték maga alól, édesapám — feleltem.

Hja fiam, ez már a szerencse dolga — mondta ki a végső szentenciát az öreg. Erről a szerencséről szól az alábbi történet, amikor a Borostyános Szent Szűz, a magyar repülők védőszentje mosolygott le a szivárványos égből.

*

Valahol Oroszországban történt, szorosabban Ukrajnában. Inkább a Feketetenger partjaihoz esett közelebb a magyar bombázók harci repülőtere, mint Hajdúdoroghoz. 1941 őszén estébe hajló délután a hajózó személyzet válogatott csapata a szerelők válogatott legénységével mérte össze tudását egy labdarugó mérkőzés keretében. Délelőtt még Cherson környékét hozták »rendbe« a most vigan játszó magyar fiúk. Akkor azért szurkoltak, hogy a kitűzött célt telibetalálják, egy fontos átkelési pontot, a nagy folyam fölött büszkén ívelő hidat kellett a hullámokba rogyasztani. A híd vastraverzeiről a port már órák óta mossa a nagy folyam vize. Két telitalálat lecsupaszolta a híd pilléreit.

Most pattanásig feszült légkörben figyeli a két részre oszlott szurkoló tábor, hogy a szerelő csapat hosszú középcsatárának sikerül-e a tizenegyest berúgni a hajózok kapujába.

A gépek »tisztába téve«, benzinnel feltöltve, olajjal megkenve, bombákkal megrakva a repülőtér déli oldalán állottak szétszórtan. A sátorhangárok mellett egy kétemeletes épület lapos, kiugró erkélyén a légvédelmi géppuska tövében guggoló két repülő megoldhatatlannak látszó feladaton bajlódott. Egy távcsőn ketten akarták nézni egyszerre a tizenegyes-rúgás lefolyását. Egyik a jobb-, a másik a balszemét illesztette a távcső végéhez.

A repülőtértől ezer méterre enyhe domb emelkedett. A domb oldalában tehéncsorda tépdeste a nyirkos, elaggott füvet. Kis tarka pontok, mintha egyhelyben állanának a domb hátán, úgy tűnik fel. Alig 500 méter magasan ólmos sötét felhők vonulnak át a repülőtér fölött, a nagy Szarmata-síkság szele hajtja egyik felhőt a másik után nyugatra.

A szerelők hosszú középcsatára most kiválik a tizenhatoson álló játékosok közül, megnézi a fűben csendesen lapuló labdát, félszemmel a kapu balsarkát is »szemrevételezi«, de csak úgy, hogy a kapus ne vegyen tudomást róla. A kapus »civilben« repülőőrmester, nagyezüst, a vaskereszt II. o. stb. tulajdonosa, úgy tesz, mintha a »szemrevételezést« nem vette volna észre, de a lába már a kapu balsarka felé feszült, amikor szinte operett fináléhoz hasonlatosan, repülőgépbúgás hallatszik. A szerelők hosszú középcsatárának lába megáll a levegőben, a nézősereg egy emberként a tömött, sötét felhőket kémleli feszülten.

Egy pillanat és öt bombázógép sziluettje bukik ki az egyik felhőlyukon keresztül és tart egyenesen a repülőtérnek.

Bolsik! Kiáltja az egyik játékos, de szavát elnyelte a motorzúgás, a motorzúgást elnyelte a négyszázméter magasan vágtató szovjet gépekből kioldott bombák tompa döreje. A következő pillanatokat reflexszerűen élte át mindenki.

Az erkélyről a légvédelmi géppuska kelepelt, a légvédelmi üteg ágyuinak sorozata teljessé tette a hangzavart. Minden előny a támadó szovjet gépek oldalán volt. Tökéletesen meglepték a magyar repülőteret olyan időben, mely mindenre alkalmas volt, csak bombatámadás végrehajtására nem. A repülőtér alsó végén szétszórtan álló gépek közé a bombakráterekből kicsapódó föld vastag barna függönyt vont. A bolsi géppuskák gyilkos tüzet zúdítottak a sátorhangárokra. Egek Ura, mi van itt?

Balról a második gép füstölni kezd, inog egy pillanatig, majd a sátrak mögötti kis facsoport közé zuhan, mélysötét füstöt okádva. A szovjet gépek a gyors veszteségtől megijedve, az alacsony felhőpadba húzódnak és eltűntek. Hangjuk tompa morgássá enyhül.

A földön állók közül százan százfelé néznek, hol ég valami, mi dőlt össze, ki sebesült meg?

Vezényszó nélkül egyszerre megindulnak a gépek felé.

Bonzó, egy kerekképű zászlós felkiált, odanézzetek — ezek helyettünk is dolgoznak! A sátrak fölött a felhőből kizuhant két gép, füstcsíkot eresztve maga után. Összeütköztek »odabent a tejfölben«. A két gép eltűnik a sátrak mögött, röviddel utána két távoli, egymást gyorsan követő robbanás hangja jelenti a szovjet veszteséglistájának növekedését.

No, ezek is kimultak a vörös paradicsomból, mondta ki rájuk az áment Bonzó, a kis rövidre maradt zászlós.

A magyar gépek előtt, közöttük és mögöttük tölcsér, tölcsér után sorakozott. Egyik-másik gép szárnyán fúcsomók és sárfoltok emlékeztetnek az iménti zivatarra, de egy lyuk vagy hasadás sok, még annyi sem volt a magyar bombázókon.

Vissza a sátrakhoz! Óh, itt már más kép fogadta a futástól lihegőket! A sátrakon tizével, huszával futottak át a bolsi géppuskalövedékek. Benn a sátrakban a pokrócok, lepedők kilyukasztva, egy szék támlájának csak a forgácsait találták meg a sátortartóvas tövénél. Hej, ha ebéd után labdarúgás helyett szunyókálással töltötte volna idejét a legénység! A szolgálatban álló hadnagy homlokán egy v betűt hasított egy szilánk anélkül, hogy csontot, szemet ért volna!

A szabadban álló táborikonyha kondérját keresztül verte egy gránátszilánk. Bableves kolbásszal lett volna az esti vacsora, de annak fele már a fűbe csurgott, a másik felét megmentette egy kolbász darab, mert betömte a rést, mint a dugó a fürdőkád lefolyóját. A kolbásznak csak a hegye barnállott kifelé. A vacsora romjai fölött tanakodók előtt megáll egy légvédelmi géppuskás és harsány hangon jelentette: Főhadnagy úr alázatosan jelentem, hogy egy gépet és három tehenet lelőttünk.

Miii? Mit jelentesz?

Rövidesen kiderült, hogy a tizedes úr teljesen épelméjű, mert géppuskagolyók a szemközt fekvő domboldalba fúródtak azok kivételével, melyek az orosz bombázót eltalálták s a domboldalon békésen legelésző tehenek közül hármat a golyók kiirtottak.

Az egyik égő, lezuhant gépből megmenekült szovjet rádiós elbeszélte, hogy egy német gépkocsioszlop bombázására küldték ki őket és eltévedtek. A szerencsének (!) köszönhetik — így mondta —, hogy pont a magyar harci repülőtér előtt buktak ki a felhőkből!

Hasonló szerencse kísérje fölénk a többi szovjet gépet is!

Szovjetrészről a veszteség három gép és három tehén volt, a magyar részről egy V betű az ügyeletes tiszt homlokán. Ez a V betű szinte jelképezte a magyar győzelmet! A három bombázó veszteségét másnap közölte a rádió, a három tehén kimulását nem hallotta senki sem. Jó egészségben és nagy étvággyal fogyasztotta el a repülőtér legénysége a három tehén »hasznos« részeit. A kondérból kifolyt bablevest búsásan pótolta a paprikás és a gulyás! A három gép veszteségét a rádió másnap bemondta, a három szarvasmarha elvesztését, illetve »szerzésének« körülményeit ez a mostani hadijelentésem rögzíti le a késő utókor számára.

Ezért írtam! És azért, hogy megemlékezzünk a szerencse vígan kocogó szekerén ülő magyar repülőkről!

U. i. A tizenegyest másnap reggel a szerelők hosszú középcsatára fölé rúgta. Ez az igazság!

Mónos Ferenc.

EZEK A VADÁSZOK...

A L'Ala d'Italia olasz hetilap pályázatot hirdetett háborús repülőélmények megírására. Az egyik díjat Bruno Pioli nyerte el és a történetét, mely a L'Ala d'Italia 1941. évi 21. számában jelent meg, az alábbi fordításban közöljük.

Az X. repülőtéren ismeretséget kötöttem Fausto R. hadnaggyal. Magas termete erőtől duzzadt, azúrkék szeme melegen tapadt rám, hangja mélyen, de szeretetteljesen dörgött. Megnyerő, közvetlen egyénisége mindenkit megkapott.

Fausto bombázó pilóta volt egy *Sparviero*-n és nem bírta a vadászokat.

»Legszívesebben nyakon ragadnám ezt a népséget. Egy, azaz jobban mondva öt szerencsétlen ördög ezer és ezer kilométert repül egy hárommotoroson. Szépek, úgy-e, messziről a hárommotorosok? Elegánsak, ragyognak... De szállj csak beléjük és akkor beszélj! Biztosítlak téged, hogy eltűnik előled a szép aerodinamikai forma és eléd mered az a sok buta véletlen, amelyiknek egyike is halálodat jelentheti. Öt szerencsétlen őrli az idegeit órákon át, kitéve a repülőbaleset ezerarcú szörnyének, a légvédelem zárótüzének, vagy éppen a vadászok fürge tömegének s amikor végre ledobhatja a bombáit, azonnal megfordulhat és tompult aggyal térhet vissza. Mi ehhez képest a vadászrepülés?! Hiába mondod nekik, hogy repüljenek 2000 kilométert és azután röpítsenek levegőbe néhány lőszerraktárt, vagy piszkáljanak meg kissé egy 35.000 tonnás hadihajót... Rögtön felvetheted, hogy a vadász bátran szembenéz a halállal... hogy a legtöbb veszélynek van kitéve. Ne nevettesd ki magad. Erre a célra készült, kicsiny, mozgékony, tűzerős géppel rendelkezik, mit akarsz? Ha nem hiszed, bújj el az aggok menházában. Akkor szeretném őket látni, amikor ellenséges terület fölött vagy és megtámadtak téged. Amikor a kezedben levő behemót szörnyeteggel védekezned kell az ellenség vadászai ellen, akkor lásd ott őket! De ez még sohasem fordult elő!«

Fausto itt kitartott egy pillanatra és azután kimondta a nagy ágyút:

»Sehol sem lennének, ha nem volnának asszonyok!«

S ennél az érvnél Fausto hadnagy egészen kitör:

»Tegyük fel, hogy találkozol egy szép leánnyal. Meglátja az egyenruhádat, a repülőnek mindig varázsa van, rád mosolyog, megismerkedtek. Egészen boldog vagy, amikor egyszer csak olyan hangon, mintha félistenhez szólna, megkérdi: Úgy-e vadász? Az idegeid táncolni kezdenek. Kedved volna ordítani: bombázó vagyok!! Hát mit hisznek ezek, mi a vadász? Hát csak a vadásznak van helyén a szíve? Természetesen az lenne a legokosabb, ha a kislánynak igennel válaszolnál, én azonban inkább nő nélkül maradok egész életemben. S így monopolizálják a vadászok a maguk részére a nőket. Beszélnek nekik légiharcokról, győzelmekről és ők tágranyílt szemekkel hallgatják őket. Mi ehhez képest, a te munkád, amikor szekrényeddel cél fölé repülsz, amikor a földről rádszakad a világ vége és neked csak a célra szabad ügyelned, mit sem törődve azzal a néhány gránáttal, amely melletted robban... De mindez hiába, mindenki a vadászokat dicsőíti és nincs mit tennünk!«

Már azt hittem, hogy Fausto hadnagy befejezte elmélkedését, mert faképnél hagyott. Két-három lépés után azonban újra előttem termett:

»De mégis méreg, hogy úgy páváskodnak, mintha csak ők lennének a világon...« És ezzel tovább folytatta önemésztését.

*

A rádiótávírász fúriák által üldözöttként rohant a parancsnoki irodába... valami készül. Az összes tiszteket és repülőgépvezetőket a hajózó szobába rendelték és most mindannyian létfontosságú számvetéseket készítenek. Végre kijött T. főhadnagy és titokzatosan tudtomra adta, hogy felfedeztek egy ellenséges hajókaravánt. Egy perc mulva az egész repülőtér nyüzsgött. N. őrmester elszaladt B. főhadnagyért, aki éppen borotválkozott. Sietve nyúzza magát, lenyel néhány káromkodást és végül is félbevágott szakállal jelenik meg.

Fausto természetesen már a repülőtéren van. Szeretetteljes pillantással simogatja a nehéz hárommotorosokat és feladata jár eszében. Képzeletében már a hatalmas páncélosokkal biztosított hajókaraván fölött jár, amelynek egyedei sok ezernyi fegyvert, lőszert és élelmet szállítanak át a Földközi-tengeren.

Fel- és alászaladgál, résztvesz a feladat részleteinek megvitatásában, lelkesedik, odafut gépéhez, hogy még egyszer meggyőződjék, vajjon helyén van-e minden; már teljesen beöltözött a repülésre, szinte szédeleg a hőségtől, de most mit sem vesz ebből észre. A bombázók munkájára került a sor, megláthatja mindenki, hogy mire képesek ők! Most dicsekedjenek a vadászok! Ők is eljöhetnek ugyan a hajók fölé, de legfeljebb azért, hogy kecses piruetteket vágjanak ki. Ez azonban aligha hatja úgy meg az ellenséget, mint egy 500 kg-os bomba.

10 óra 25 perckor megérkezett a bevetési parancs és néhány perc mulva többezer kilogrammnyi robbanóanyag irányult a Földközi-tenger egyik partja felé.

Fausto jobb kísérő a második rajban. Szűk ékben repülnek és az egymáshoz zárkózott Savoia 79-ek azt a benyomást keltik, mintha állnának és a föld mozogna alattuk. A sebességmérő mutatója azonban 300-on áll és a légcsavarok egyenletes robajjal hasítják a levegőt. Istenem, milyen öröm is így hallani a motorokat! Az erő, a hatalom képviselői, bátorságot öntenek szívedbe, megnyugtatnak, hogy minden jól megy.

Itt a tenger. A Savoiák nekivágnak a mérhetetlen víztükörnek is. A hajókaravánig még bőven van idő. Eltelik egy óra. A gépek személyzete feszült idegekkel, de nyugodtan figyel; némelyikük aggódva gondol a repülőgépszállítókra. Már két órája repülnek, amikor a rajparancsnok meglengeti gépét és siklásba kezd. Fausto kimereszti szemét. Igen, lenn mélyen, a vakítóan ragyogó vízfelületen rövid és vékony, kissé nyugat felé mutató vonalkák láthatók: az ellenséges hajókaraván. Az egész raj magasságot veszít, hogy a vetést kedvező helyzetből hajthassa végre. A karaván látszólag még semmit sem vett észre és a gépszemélyzet önkéntelenül még a lélegzetét is visszafojtja, hogy a meglepés még tökéletesebb legyen. Az egész inkább látszik gyerekjátéknak, mint háborúnak. De nem sokáig. Arról az átkozott cirkálóról — vagy tán torpedóromboló — egyszerre csak megnyílnak az ágyúk tüzes torkai. Ezután kitör az égiháború: szegény ördög, mi lesz veled? A lövések döreje enyhe mormolásként ér csak fel, de a közelben robbanó gránátok hasogatják a fület. A repülőgépszállító maga a megtestesült pokol, szinte okádja a tüzet. Bizonyára már a vadászok is felszálltak róla. A Savoiák azonban mit sem törődve folytatják siklásukat s végre megkezdhetik ők is a tűzcsapást.

A gondolában nyugodtan céloz a megfigyelő. Most!... A bombák kioldódnak és szabadon esnek halálthozó terhükkel. Mintha csak szőlőfürtök lennének, úgy hullanak lefelé és örömteljes látvány, amikor a hajók körül egész kráternyi nyílik meg a tengervízből. A magasra törő vízoszlopok közé azonban néhány lángoló füstoszlop is vegyül: a telitalálatok eredménye. Az egyik kövér gőzös orra bukik és vastag füstfelhőt áraszt: vége van. A cirkálótól jobbra levő hajót két találat éri a farán: ő is megkapta a magáét! De most már nincs veszteni való idő, vissza kell fordulni. A fényképész és megfigyelők majd elmesélik odahaza az eredményt.

Fausto raja szűk körön hazafelé fordul. Ebben a pillanatban rekedtes, gyors lövéssorozat rázza meg a Savoiát. Fausto hátrapillant. A rádiótávírász karjából vér bugyog elő, arca fájdalomra torzul, de fejével nemet int: nincs baj.

A toronyban fülsértően csattog a 12.7-es géppuska és néha-néha közbeszól az oldalnyílásból a 7.7-es is vékonyabb, de pattogóbb hangjával.

Itt vannak a repülőgépszállító vadászgépei! A helyzet komolysága mindnyájunk lelkét megüli. Nem szokatlan dolog ugyan egy hárommotoros életében, de mégsem kívánja egyikük sem. Nincs mit tenni, le kell nyelni a békát: mindenki a helyére és görcsösen, teljes elszántsággal harcolni a végsőkig. A három Savoia enyhe zuhanásba fog és még szorosabbra zárkózik: így még kevésbbé férkőzhetnek hozzájuk. A motorok teljes gázzal üvöltenek és a szegény rádiótávírász nem szűnik meg billentyűjét ütögetni.

Az ellenség újra támad. Fausto még idejében észreveszi, hogy egyikük alulról fölfelé süvít rájuk. Megismeri őket. Blackburn Roc. típusúak. A jobboldali 7.7-es géppuska szakadatlanul lövi az alulról támadót. Derék gyerek ez a fényképész! Épp úgy kezeli a géppuskát, mintha közönséges objektív lenne.

Most a lövész kezdte el a toronyban: valaki felülről zuhan rájuk. A hangból tisztán ki lehet venni: a támadó lövései először a levegőt lyuggatják és azoknak ördögi nyávogása felborzolja az idegeket, utána azonban elkapja a célt és lö-

vedékei most már a háromotorosban kötnek ki. A testben élesen, kegyetlen végzetszerűséggel csapódnak fel a haláltlhozó kis fulánkok és a rácsapás néhány pillanata alatt a Nagy kaszás egészen közel suhogtatott az öt emberhez. De szerencséjük volt és a vak véletlen vagy ki tudja, talán őrangyaluk megóvta életüket. A vadász pedig — harceljárásukhoz hiven — zuhanását egészen a gép alá folytatja és ott fordul meg. Ő azonban nem uszta meg szárazon: hosszú, legalább harminc méteres füstcsík húzódik utána.

A Savoiának látszólag semmi baja. Drága, vén Sparvierok! Akármennyire összelődözhetnek benneteket, ha egyszer haza akartok jutni, hazajöttök! Fausto újra büszkén gondol bombázó mivoltára.

Sokáig azonban ők sem tarthatnak ki és ha a támadások megismétlődnek, a helyzet igen komollyá válik. Hamarosan megkapják a választ: dühös vérebekként csapnak le rájuk megint a Blackburnok és bosszút akarnak állani nemcsak a tenger fenekére küldött hajókért, hanem az előbb lelőtt társukért is.

A géppuskahangverseny megint elkezdődik, a torony azonban néma marad. Fausto egy ugrással a lövész mellett terem és kíméletesen lefekteti őt. Egyik vállát szétlőtték és tetőtől talpig vér borította el. Isten tudja, hogyan tudott eddig is harcolni. A motorszerelő gondosan igyekszik elállítani a vérzést.

Az élet-halál harc azonban folyik tovább és az ég azurját a nyomjelző lövedékek foszforcsíkjai hálózzák be. Fausto összeszorítja fogait és hosszú sorozatot ereszt arra a »moszkitó«-ra, amely jó magasról rácsap az ő gépére. A vadász hihetetlen sebességgel közeledik és az a látszat, mintha az egész rajt egyszerre el akarná seperni fültépő süvöltésével. Közben egyre osztogatja halálos tűzcsóváit, míg végre három 12.7-es géppuskának sikerült őt össztűz alá venni. Nagy robbanás: a Blackburn darabokra szaggatva hullik a mélybe.

Vele a második ellenfél tűnt el a harc mezejéről, de még maradt másik három... nem... négy. Ők pedig nem tágítanak és a Savoiák újabb támadások súlya alatt ropognak.

Fausto tisztán látja a közelgő véget. A bal kísérő egyre veszti a magasságát, a rajparancsnok gépének pedig jobb motorja füstölög. Bár a három Savoia még együtt halad, teljesítményük már lényegesen csökkent s aligha tudják tovább is sikerrel folytatni a harcot.

Az önfeláldozás mámora fogja el és tüzel vég nélkül az egymás után felbukkanó vadászokra. Tüzel és közben gondolatai haza szállnak... a repülőtérre... mindarra, ami kedves...

*

A két légi győzelemmel visszatérő vadászokat lelkes fogadtatás várta a bárban: ma a bombázók vendégei voltak. Fausto is ott volt és hangosan mennydörögte, hogy jaj annak, aki mégegyszer bántani meri a vadászokat. Az összes vadászok részére kitüntetést szavaztatott és hol az egyik, hol a másik vadász vállát veregette meg barátságosan. A rossz nyelvek szerint, Fausto ma nem kevesebb, mint harminc cigarettavéget osztogatott szét eddigi ellenlábasai között.

Nem volt nyugta mindaddig, amíg le nem csendesítette az egész csődületet és akkor elmesélte a támadás végét:

»Ott álltam a géppuska mellett és már a kegyelemdöfést vártam. A legnagyobb elképedésemre azonban a Blackburnok egyszerre csak ott hagynak csapot-papot és elmenekülnek. Még nem tértem magamhoz, amikor öt CR. 42. jelenik meg fejem fölött kb. ötszáz méterrel magasabban és üstökösként az angolokra vetik magukat. Gondolhatjátok a lelkiállapotunkat. Nem mondok mást, csak azt, hogy a gépeink törzse a szitához hasonlított. Az ezután következőket azonban látnotok kellett volna! A mieink furiákként rácsaptak a Blackburnokra és úgy kitömték őket, mint a kolbászt. Az angolok behúzott nyakkal menekültek repülőgépszállítójuk felé, a CR-ek utánuk... Megmenekültünk és mialatt elhagytuk a légiharc helyét, nem bánom, nevessetek... könnyek folytak végig az arcomon. Nem tudom... talán azért, mert láttam, hogy életük kockáztatásával igyekeztek bennünket megmenteni... Levették torkunkról a már ráhurkolt kötelet!«

Fausto látta az általános meghatódást, magasra emelte poharát:

»Lényeg, hogy jól végződött! S mostantól kezdve senki se mondja előttem, hogy a vadász semmire sem jó! Pincér, konyakot ezeknek a kedves, szemtelen fickóknak!«

Nem sokkal később újra X. repülőtérre vezetett az útam. Kölcsönös barátságos üdvözlések után természetesen a bárban kötöttünk ki. A vidám poharazás közben egymás után kerülnek elő az emlékek és az egyik nemsokára hozzáfog egy idegfeszítő élményének előadásához. Vadászélmény és néhány perc mulva már mindenki — lélekzetet visszafojtva — figyel. Valaki megjegyzi:

»A vadász mégis csak mindig vadász!«

Fausto leteszi a poharát és ránéz a beszélőre, azután nem bírja tovább és kitör:

»És a bombázó? Hát a bombázó micsoda?... Talán mindent ti végeztek? Miért nem azt mondod mindjárt, hogy a *Barham* a vadászoktól ijedt meg és ijedtében bujt a tenger fenekére! Oh, ezek a vadászok...!«

És dörmögve eltávozott.

Fordította: **Nagy Béla** százados.

Életem a repülés szolgálatában

Irta: **Dr. ERNST HEINKEL professzor**

Heinkel professzor, a világhírű német repülőgéptervező maga ad a következőkben érdekes áttekintést sikerekben gazdag életéről, abból az alkalomból, hogy Porsche automobiltervezővel és Funk gazdaságügyi miniszterrel együtt nemrég a »munka úttörője« címet kapta.

Életutam 1888-ban kezdődött a remsvölgyi Grunbachban. Ott és Württemberg környező falvaiban éltek őseim évszázadokon át, apai és anyai részről egyaránt, mindmegannyian derék kézművesek. Atyám mészárosmester volt. Tőle és többi őseimtől örököltem és hordom magamban a mély vonzalmat a kézművesmesterség iránt.

Egyéves gyakorlati munka után mérnöki kiképzés céljából 1907. őszén a stuttgarti technikai főiskolára iratkoztam be. 1908 augusztus 4-én tanúja voltam Echterdingennél a nagy Zeppelinszerencsétlenségnek. Bármily nagyra becsültem is a gróf életművét, akivel később a világháborúban a nagy repülőgépek építése terén működtem együtt, már akkor is világos volt előttem, hogy a repülés gondolatának széles alapokon való megvalósítására a léghajó nem alkalmas. Érdeklődésem mindinkább a repülőgép irányába tolódott el. Az, hogy a franciák ezen a téren óriási előnyre tettek szert, nem kerülte el figyelmemet. Első tervemre a francia minták még valóban döntő befolyással voltak. A repülőgép legfőbb feladatát kezdettől fogva a gyors szállításban láttam.

Első kétfedelüm megépítése köves út volt. Az anyagi eszközöket lépésről lépésre kölcsön útján kellett előteremtenem. Néhány stuttgarti cég hozomra bocsátotta rendelkezésemre a szükséges anyagokat és csak így kezdhettem munkához. Egy egykori imaházban rendeztem be első műhelyemet és két szerelőt szerződtettem. Végre 1911-ben egy dragonyos ezred lovardájában sikerült összeállítanunk az első repülőgépet. Az első rajttal a cannstatti repülőtéren próbálkoztunk. A 22 lóerős, négy hengeres csónakmotor azonban túlgyengének bizonyult. A gép nekiszaladt ugyan, de felemelkedni nem tudott. Már feladtam minden reményt, amikor nagybátyám, Merkle, a Daimler-gyár mérnöke, végül is segítségemre sietett és megkaptam az akkori idők legjobb német repülőgépmotorját, egy 55 lóerős, négyhengeres Daimler-motort.

Ettől kezdve egyenes vonalban és felfelé ívelt pályám, a tandíj azonban drága volt. Amint 1911 július 19-én a szokottnál erősebben vettem egy kanyart, a gép a szárnyfelületen lecsúszott és lezuhant. Egy véletlenül a közelben lévő munkás élete kockáztatásával húzott elő az égő romok közül. Koponyatöréssel, belső vérzésekkel, törött alsó és felső állkapoccsal, combtöréssel, égési sebekkel és számos más sérüléssel kerültem kórházba.

Felépülésem után a berlin-johannisthali légiforgalmi társaságnál, 1913 tavaszától kezdve pedig az Albatrosműveknél dolgoztam, ahol hamarosan vezető tervezőmérnök lettem. Nemsokára gépeim is meghozták az első sikereket.

Böhm 1914 júliusában az én gépemmel érte el világrekordját az időtartamrepülésben. Nyilván ez volt a repülés történetében a leghosszabb életű világrekord. Először Lindbergh óceánrepülése szárnyalta túl tíz évvel később.

Időközben, 1914 tavaszán, a Hansa- és Brandenburgi Repülőgépművek műszaki vezetője és első tervezőmérnöke lettem. A világháború alatt cégem nemcsak a német haditengerészet, hanem az osztrák-magyar hadsereg és haditen-

gerészet legfőbb szállítója is volt. A háború szerencsétlen kimenetele rövid időre megbénította a német repülőgépgyártást. Waiblingen mellett Korbban telepedtem le és autójavítóműhelyt nyitottam.

1920-ban egy napon megjelent nálam régi barátom Christiansen azzal a megbízással, hogy tervezzek közlekedési gépet. Autójavítóműhelyemet nyomban eladtam és Travemündébe költöztem, ahol polgári gépeket építettem a legkülönbözőbb célokra. 1922 december elsején Warnemündében, az ottani elárvult repülőhangárban, önálló vállalatot alapítottam. 1926-ban itt szállt fel a levegőbe a He 5, vállalatom első nagy sikere. Számos külföldi légihaderő tömegével rendelte gépeimet. Három évvel később He. 9. repülőgépem öt gyorsasági világrekordot repült.

1932 december elsején, vállalatom alapításántk 10. évfordulóján, a He. 70. indult próbaútjára. Ez lett a német Lufthansa első gyors közlekedési gépe. Vállalatom már olyan terjeszkedésnek indult, hogy a warnemündei hangárok nem tudtak már elég helyet adni és egy rostocki gyár megvásárlásával ki kellett üzememet bővíteni. 1934-ben ugyanott még egy gyárat állítottam fel, 1936-ban pedig megkezdtem a Heinkel-művek mostani főtelepének építését is. Egy év mulva ugyanitt tartottuk meg a He. 111. motorpróbáját. Ezzel megkezdődhetett a nagyteljesítményű repülőgépek racionalizált tömeggyártása.

Törekvésem mindig repülőgépeim teljesítményének és sebességének fokozása volt és sikereimet ennek az állandóan szemelőtt tartott elvnek köszönhettem. Ez az elv hozta létre bombázómat is, mely ma a német légihaderő gerincét alkotja. Ha azonban majdnem három évtizedes munkámra visszatekintek, meg kell állapítanom, hogy gyakran szerencsés körülmények is segítségemre siettek, nem utolsósorban pedig hűséges munkatársaimnak köszönhetek sokat, akik mindig teljes önfeláldozással szálltak síkra elveim mellett és egytől-egyig kiérdemelték legmélyebb hálámat. (MN)

PÁLYÁZATOT HIRDET A MAeSz motornélküli és motoros gépekre

A Magyar Aero Szövetség eszmei pályázatot hirdet vitorlázó és motoros sportrepülőgépek tervezésére. A pályázaton minden keresztény magyar állampolgár résztvehet. A pályázat tárgya a következőkben leírt repülőgépek valamelyike.

1. *Lejtőmenti siklásra alkalmas, kezdő, egyszemélyes iskolagép.*
2. *Műrepülésre is alkalmas egyszemélyes vitorlázórepülőgép.*
3. *Nagyteljesítményekre képes egyszemélyes vitorlázórepülőgép.*
4. *Vitorlázórepülőgépek vontatására szolgáló kétszemélyes motoros repülőgép.*

A pályázat célja annak megállapítása, hogy kik kapjanak megbizatást részletes megtervezésre. Egy-egy gép tervezésére 2—4 megbízást adunk ki. A pályázat tartalmazza a gép vázlatát három nézetben, a szárny vázlatát, a hozzávetőleges teljesítményszámításokat, műszaki leírást szerkezetre, anyagokra és gyártásra vonatkozóan. Tartalmazza a tervező és munkatársainak nevét, címét, előképzettségét, továbbá nyilatkozatot arra, hogy a tervező a szükséges előírásokat, számítási eljárásokat ismeri. Végül kötelező nyilatkozatot arra, hogy a tervező és munkatársai keresztények, a szükséges okmányokat kívánatra be tudják mutatni és azt, hogy megbízás esetén öt hónapon belül a gyártásra szükséges rajzokat rendelkezésre fogják bocsátani. A pályázaton résztvehetnek olyanok is, akik a pályázattól függetlenül a felsorolt gépek valamelyikét már megtervezték, esetleg le is gyártották, amennyiben a gép legkorábban 1942. év folyamán került berepülésre és amely gép tervezéséért tiszteletdijat, fizetséget közpénzből még nem kaptak.

A tervezési megbízásért, annak teljesítése után 3000—5000 P tiszteletdíjat fogunk fizetni, ezzel szemben a tervek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap részére licencdij nélkül felhasználhatók.

A pályázatok 1942 augusztus 1-ig nyujtandók be a Magyar Aero Szövetség műszaki osztályánál (Budapest, V., Vigadó-u. 2).

A fenti gépekre vonatkozó követelményeket általánosságban a német Bauvorschriften für Segelflugzeuge, (BfS) illetve Bauvorschriften für Flugzeugen (BfF) füzetei tartalmazzák. Szilárdsági szempontból az 1. alatti a BfS 1. csoportjába, a 2. alatti a BfS 3. csoportjába, a 3. alatti a BfS 2. csoportjába, a 4. alatti a BfF 3. csoportjába sorolandó.

Teljesítmények:

1.-nél a legkisebb sebesség 40 km/ó. a legjobb siklószám mellett a sebesség 50—55 km/ó., ennél a sebességnél a süllyedő sebesség 1.20 m/sec-nél nagyobb nem lehet.

2.-nál a legnagyobb sebesség legalább 350 km/ó. a legkisebb sebesség 55 km/ó-nál ne legyen nagyobb és ennél a sebességnél a süllyedő sebesség 1 m-nél nagyobb nem lehet.

3.-nál a siklószám 1:30-nál kisebb nem lehet.

4.-nél a legkisebb emelkedő sebesség legalább 3 m/sec. földközelben járó motorral. A legkisebb vontatósebesség 75 km/ó-nál nagyobb nem lehet. Az alkalmazandó motor a nálunk használatos valamelyik 100—240 LE közötti motor. A gép teljesítmény terhelése a 10 kg/LE értéket nem lépheti túl.

Budapest, 1942 június 1.

A Magyar Aero Szövetség Műszaki Bizottsága.

A Fieseler „Storch" rokonsága

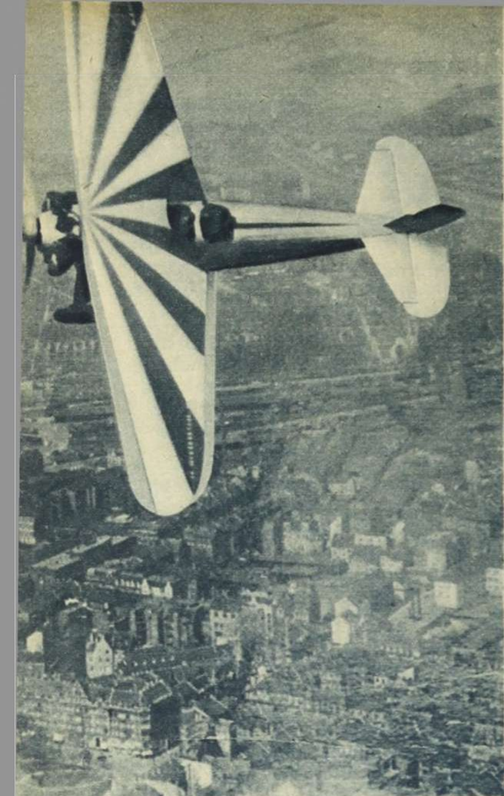
Nincs lapunknak olyan olvasója, akinek még be kellene mutatnunk a Fieseler-féle Gólyát, vagy eredeti nevén, a Storch-ot. Amíg azonban ez a gép kialakult, addig a tervező és a gyár nehéz és kemény időkön esett át és gyakran csak a legnagyobb nehézségek leküzdésével és áthidalásával sikerült biztosítani a munka folyamatosságát.

A Fieseler-gépek névadóját inkább csak lapunk fiatalabb olvasóinak kell bemutatnunk. Az öregebbek emlékszenek még nevére, hiszen nagyon hosszú időn keresztül nem volt olyan nemzetközi műrepülőverseny, ahol Gerhard Fieseler ne vitt volna el legalább kétháróm díjat. Nagyban hozzájárult ő a német repülők hírnevének öregbítéséhez még akkor, mikor a német légihaderő csak papiron vagy titokban létezett. A franciák rajongtak érte és minden évben meg kellett jelennie a Le Bourgetben rendezett repülőnapokon. Itt a Doret-vel és Detroyat-val folytatott nagy küzdelmeit százezrek nézték lélegzetüket visszafojtva, elámulva a hajmeresztő és merész mutatványokon. Fieseler mintha összenőtt volna gépével: évek hosszú során át mindig megnyert minden versenyt, otthon vagy idegenben. Legtöbbször a maga tervezte gépekkel indult és győzött. Fieseler tehát kitűnő repülő és ugyancsak kitűnő tervező egyszemélyben.

Első európai hírre szert tett gépei természetesen műrepülőgépek voltak. Ezek között is első helyen a Fieseler F. 2., a Tiger áll. Tervezője nagyon kedvelte az egyfedelűeket már abban az időben, mikor a tervezők java görcsösen ragaszkodott a kétfedelűekhez. Így a Tiger is magasfedelű gép lett, 150—200 lóerő teljesítményű csillagmotorral. Két személyt vihetett magával és fordulékonysága, mozgékonysága csodálatos volt. Ez azonban még a legsötétebb versaillesi időkben történt, így a gép nem is kerülhetett nagyobb sorozatban gyártásra.

Már közvetlenül az 1933-as időkre esik a F. 5. megteremtése. Ez iskolagépnek készült, természetesen teljesen műrepülhetően. Ugyanígy alkalmas volt azonban kisebb túrarepülésekre is. Egyszerű felépítése folytán nagyobb sorozatban való olcsó gyártásra is alkalmas lett volna. A 105 lóerős Hirth HM. 504. motort építették bele.

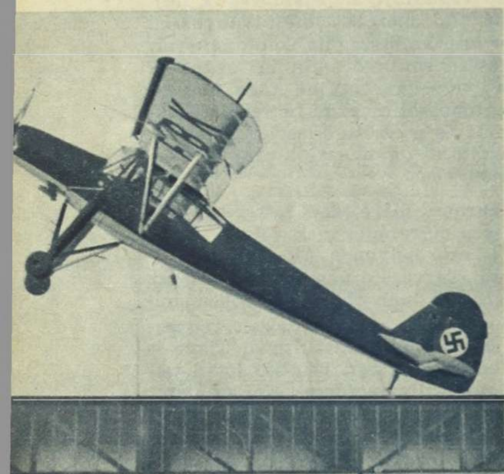
Ezekben az években még nagyban folyt az Európa-Kupa, az európai Challenge körrepülés. Minden európai állam szerkesztői és repülői vállvetve versengtek a büszke díjért, amelynek elnyeréséhez bizony hatalmas erőfeszítés volt szükséges pilóta és mérnök részéről egyaránt. Emlékszünk, ebben az időben és erre a versenyre születik meg a Me. 108. Taifun is. Klemm is a versenyre hozza ki a Kl. 36. gépet. Fieseler sem marad rest és megteremti a Fi. 97. gépet, amely a versenyen is jól megállta a helyét. Külön érdekessége volt ennek a küzdelemnek, hogy a gépeknek jó sebességi és felszálló teljesítményének kellett egyaránt lennie, de a kettő közül az



Fieseler F. 2. Tiger



Fi. 167. haditengerészeti többfeladatos gép



Fieseler Fi. 156. Storch

A FIESELER REPÜLŐGÉPEK CSALÁDFÁJA
a Tigristől a Gólyáig



Fi. 97. gyors túragép

F. 5. iskolagép



Fi. 99. »Jungtiger« kétüléses



utóbbit értékelték jobban. A nagy versengés folyamán igen kiváló gépek születtek, ami annak köszönhető, hogy a verseny feltételeit mérnökök szabták meg. A mélyfedelű Fi. 97. négyüléses, zárt, fülkés túragép lett, 240 lóerős Argus As. 410. C. motorral. A leszálló sebesség csökkentésére réselt szárnyfékkel és résszárnnyal szerelte fel »gyermekét« Fieseler.

A Fi. 97. géppel nyert tapasztalatokat érvényesítette azután a Fi. 99. Jungtiger-gépnél. Ez mélyfedelű, kétüléses műrepülőgépnek és könnyű túragépnek készült. A hathengeres, 150 lóerős Hirth HM 506. léghűtéses soros motort építették bele, ezzel legnagyobb sebessége meghaladta a 240 km/órát. Repülőtulajdonságai — felesleges is megemlíteni a Fieseler-gépeknél — kiválóak voltak. Ebből a gépből kisebb sorozatot is készítettek.

A következő gép a nagy sorozatban a Fi. 156., vagyis a Storch. Ez a gép a háború folyamán igen jó hírnevet szerzett magának és ma nem csupán a német gyárak, hanem olasz és francia üzemek is gyártják. Mint összekötő- és futárgép, valamennyi fegyvernem hadvezetőségének értékes szolgálatokat teljesített. Erről a gépről nem is kell többet beszélnünk, hiszen lapunk sokszor írt már róla.

A legújabb szolgálati gép a Fieseler Fi. 167. Ez haditengerészeti többfeladatos, két-háromüléses, kétfedelű. Kifejezetten haditengerészeti szolgálatra, elsősorban anyahajókon való alkalmazásra építették, ezért a legfontosabb itt is a kicsiny leszállóképesség, amit részben a kétfedelű építésmóddal, részben pedig résszárnyak és szárnyfékek segítségével érnek el. 700 lóerős Junkers Jumo. 210., vagy 950 lóerős Daimler Benz DB. 600. motorral repül, az erősebb motorral kereken 330 km/óra sebességet ér el. Alkalmas felderítő-, bombázó- és torpedóvetőgépnek.

A Fi. 167. géppel bizonyára nem zárul le a gyár nagysikerű gépeinek sorozata. Fieseler úr bizonyára tartogat még tarsolyában néhány olyan gépet, amely megjelenésekor máris nagy meglepetés lesz a műszaki világ számára és amely — akár elődei — nagyban hozzájárul a német légihaderő hírnevének és fölényének fenntartásához.

(ne)

A NÉMET LÉGIHADERŐ TELJESÍTMÉNYEI SZÁMOKBAN

Irta: GEHRTS alezredes

A német hadijelentésekben többször találtunk rekordszámokat a német vadászrepülők csúcsteljesítményeiről. Így a közelmultban olvashattunk arról, hogy egy német éjjeli vadászkötelék ötszázadik légigyőzelmét aratta. A nyugati arcvonalon rövid időn belül két vadászrepülőezred érte el az 1000 légigyőzelmet. Az ismert lovagkeresztes Trautloff vadászezrede már kétezredik légigyőzelmét ünnepelhette. Valamennyi előtt messze vezet azonban a Mölders vadászezred 3000 légigyőzelemmel. Ez az egyetlen vadászezred tehát kereken harminc ellenséges repülőezredet semmisített meg aránylag csekély saját veszteséggel.

Ezek az eredmények méltóképpen sorakoznak a világháború német vadászrepülőinek dicsőséges eredménysorozatához. Akkor összesen 7425 eredményes légiharcot ismertek el, ezek közül 358 folyt le a keleti arcvonalon. Ebben a számban bennefoglaltatik a 614 lelőtt kötött léggömb is. 1914 és 1918 között 61 vadászrepülőt tüntettek ki a »Pour le Mérite« érdemjellel. A legeredményesebb vadászpilóták Richthofen báró kapitány és Udet Ernő főhadnagy voltak 80, illetve 62 légigyőzelemmel.

A légiharc, tehát a repülőgép harca a repülőgép ellen, a nagy háború második évében lépett előtérbe, a kezdeti egyes párharcokból csakhamar kötelékek harca fejlődött ki és ez már az egyes arcvonalszakaszok feletti légtér uralmáért folyt. Szabályos légicsaták alakultak ki, valamennyi közül a leghevesebbet a báró Richthofen vadászezred vívta 1918 február 21-én Le Cateau felett. A harc kereken 30 percig tartott és 13 ellenséges gépet lőttek le a németek, saját veszteségük csak egy gép volt. Tehát már az első világháborúban is a vadászok vadászok ellen való harcában a németek bizonyultak eredményesebbnek.

Ehhez a vadászfölényhez nagyban hozzájárult a német műszaki erőfeszítés is. Olyan vadászgépeket építettek, amelyek első megjelenésükkel máris teljes sikert arattak. Az 1916. évi Somme-csatában a Boelcke vadászezred egy új Albatros-vadásszal állította helyre a német légifölényt. Ismeretes tény, hogy milyen sikert aratott Richthofen báró Fokker-háromfedelűje.

A világháború német vadászgépeinek sebessége 180—220 km/óra volt, átlagban 5—6000 méteres magasságot értek el, sőt egy Rumpler-gépnek 8500 méter volt a csúcsmagassága. Az emelkedési idők nagyon különbözők voltak. Amíg egyes gépeknek 15, 17, sőt 19 percre volt szükségük, hogy elérjék az 5000 méteres magasságot, addig ezt egy Siemens—Schuckert-vadász 10.5 perc alatt tette meg.

A háború utáni idők műszaki fejlődése ezeket a rekordteljesítményeket messze túlszárnyalta. A mai leggyorsabb szolgálati vadászgépek 600 km/óra sebességgel és ennél kevéssé többel is haladnak. Ezek a számok természetesen csúcsteljesítmények jelentenek, az átlagos teljesítmények ennél kisebbek. Az emelkedés 5000 méteres magasságba ma már csupán 5 percet vesz igénybe, feleannyit, mint 25 éve.

A ma legismertebb német vadászgép a Messerschmitt 109. E gép legújabb változata, a Me. 109. F. lényegesen jobb az eddigi sorozatoknál. Amerikai jelentések egyenesen »nagyon veszélyes repülőgépnek« nevezik a 109. F. gépet. Különösen kiemelik nagy fordulékonyságát és jó fegyverzetét.

A német vadászrepülők legújabb sikerjelentéseiben szerepel egy új vadászgép is, a Focke Wulf FW. 190. Ez a Me. 109. F. géppel szemben is lényeges javulást jelent repülőtulajdonságok, teljesítmények és fegyverzet dolgában. (A gépről lapunk más helyén bővebben írunk. *A szerk.*)

A kedvezőbb tavaszi időjárás beálltával megélénkülő erősebb légitevékenység ismét bebizonyította a német vadászrepülők fölényét. Noha az angol bombázóköteléket többszörös erejű vadászkötelékek is kísérik, mégis számottevő veszteségeket szenvednek. Az angol bombázókötelékek vadászvédelme a német vadászok fölénye következtében erősen kétségessé vált. Még a rendkívül erős elhárítófegyverzettel ellátott »repülő erődök« közül is aránylag sok esett a német vadászok áldozatául. Elegendő itt az angolok Augsburg ellen intézett propagandatámadására utalni, ahol számos Lancaster-mintájú nehéz négymotoros bombázó esett a német vadászok áldozatául.

Az angol vadászokkal ellentétben, a német vadászok aránylag igen jól biztosítják, óvják a védelmükre bízott bombázóköteléket. A hadijelentések naponként ismétlődő újabb eredményei bizonyítékai ennek.

KIS HIREK

A június hó 18-tól 23-ig Weimarban rendezendő szellemi ifjúsági olimpiászon 38 magyar ifjúsági lap vesz részt. Ezek között előkelő helyet foglal el a Magyar Szárnyak testvérlapja: az *Ifjú Repülő*. Külön falitáblán mutatják be a lap fejlődését, működését és kiadványait. Európa ifjúságának nemzetközi vetélkedésében tehát már az alig féléves *Ifjú Repülő* is megfelelőkép szóhoz jutott.

Az Erzsébet-nőiskola ifjú hölgytanulói láthatólag nagy érdeklődést mutatnak a repülés iránt. Legalább is ezt bizonyítja az a tény, hogy társuknak, Zambelli Etelkának a repülés történetéről, számos vetített képpel tarkított előadását száznál többen hallgatták meg és az előadást háromszor kellett megismételni.

Nagyszabású repülő- és modellező-kiállítást tervez a Berzsenyi-gimnázium aeroköre, ekkép akarván beszámolót adni egész évi munkásságáról. Igen valószínű, hogy a Magyar Repülő Sajtóvállalat is résztvesz kiadványaival a reprezentatív ifjúsági megmozduláson.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Ausztráliai repülőket osztanak be az egyesültállamokbeli repülőegységekhez. Kanadába ezentúl kevesebb ausztráliai repülőt küldenek kiképzésre, mint eddig.

✱

A martiniquei USA-követelések között szerepelt a többi között a »Béarn« francia repülőgéphordozó hajó leszerelése és azoknak a francia tulajdonban lévő repülőgépeknek a használhatatlanná tétele is, amelyeket az Egyesült Államok még a francia összeomlás előtt szállítottak Martinique szigetére a francia kormány megrendelésére. A régebbi hírek szerint ez a szállítmány száz darab együléses vadászrepülőgépből állott, amelyek az összeomlás folytán Martiniqueon rekedtek.

A »Béarn« Franciaország egyetlen repülőgéphordozója, 40 repülőgép befogadására alkalmas. 1927-ben építették. Vízkiszorítása 22.146 tonna. Eredetileg sorhajó volt. Két hangár és három felvonó van rajta. Fedélzete 183×31 m. Sebessége 21.5 csomó (40 km/ó.).

Ezenkívül még két repülőgéphordozó építését kezdték meg, illetve határozták el a franciák. Ezek a 18.000 tonnás »*Joffre*« és az ugyancsak 18.000 tonnás »*Painlevé*«. E két hajó felépítésének folytatásáról azonban nincsenek hírek.

✱

Olaszország légvédelmi berendezéseinek kiegészítésére 500 millió lírát fordítanak.

✱

Newyorkban a légvédelmi elsötétítést megszigorították.

✱

Az Egyesült Államok hadikiadásai áprilisban 340 millió dollárt tettek ki. Ennek jelentékeny részét a légierőkre fordított költségek emésztették fel.

KATONAI HIREK

Luigi Beagini repülőtábornok, az olasz fegyverszüneti bizottság elnöke, meghalt.

✱

Magyar légvédelmi tüzérek sikere szovjetföldön. Az önálló légvédelmi gépágyús üteg a donecmenti harcokban egy erős vörös bombázókötelékből hét ellenséges repülőgépet lőtt ki.

✱

A kercsi csatában a vörösök 323 repülőgépet vesztettek. A sikerben nagy részük van *Löhr* és *báró Richthofen* vezérezredes repülőalakulatainak, amelyek kivívták a légi fölényt és nagy mértékben támogatták a földi csapatok győzelmes előnyomulását.

✱

A századik és száznegyedik légi győzelem. Göring birodalmi tábornagy üdvözlő táviratot küldött *Graf* hadnagynak 104-ik és *Ostermann* főhadnagynak 100-ik légi győzelme alkalmából.

Ostermann legutolsó harcából — melynek folyamán négy ellenséges vadászgépet lőtt le — sebesülten tért vissza. Kezét és lábát sebesítette meg a szovjet lövedék, de nagyteljesítményű vadászgépét ennek ellenére haza hozta. Állapota nem veszélyes.

✱

Portugáliában légvédelmi gyakorlatokat tartottak.

✱

Csiangkaisek a szövetségesektől sürgős repülőgépszállítmányokat kért.

✱

Angliának a háború kezdetén 9 repülőgéphordozója volt. Ezek közül ma már csak 5 teljesít szolgálatot.

✱

Két német vöröskeresztes repülőgépet lőttek le brit vadászrepülőgépek Máltától északra. A két német gép legénységét megmentették. Később német vadászok megtámadták az angol gépeket és kettőt lelőttek közülök.

✱

A Focke-Wulf »*Fw 190*«-mintájú új német vadászgépek felsőbbségét a brit légierők gépei felett mindennél jobban bizonyítják a Csatorna és Stavanger fölött május 17-én lefolyt légi harcok, amelyek folyamán az angolok 33 repülőgépet, a németek pedig mindössze 3 vadászrepülőgépet vesztettek.

✱

A brit légierők vesztesége 1942 január 1-től március 31-ig — a Militär Wochenblatt szerint — 600 repülőgép volt.

✱

Uj-Zélandban — amint a »Nouv. Temps« írja — új repülőtereket rendeznek be az angolok.

✱

A német-olasz légierők május 10-től 16-ig 472 szovjet és 79 brit repülőgépet semmisítettek meg.

✱

Az angol légierők május 1. és 10-e között — német jelentés szerint — 161 repülőgépet vesztettek el. Ezek közül az angolok 92-őt ismernek el azzal, hogy a Földközi-tengeren és Észak-Afrikában lefolyt légi ütközetekre ebből 15 brit gép elvesztése esik.

✱

A német-olasz légierők a Földközi-tengeren 1940 novembertől 1942 április végéig 1424 brit repülőgépet lőttek le, illetve semmisítettek meg.

✱

Bombázók és rombolók harca a Földközi-tengeren. Német bombázó repülőgépek május 11-én a Földközi-tengeren megtámadtak négy angol rombolót. A brit tengernagyi hivatal jelentése szerint a négy romboló közül kettőt: a »Kipling«-et és a »Lively«-t azonnal elsüllyesztették, míg a harmadikat: a »Jackal«-t szintén eltalálták. A megsérült rombolót először megpróbálták vontatókötélre venni, azonban sérülése olyan súlyos volt, hogy végül is kénytelenek voltak a hajót elsüllyeszteni.

A brit jelentés abban keres vigasztalást, hogy az elsüllyesztett rombolók személyzetének nagy részét: 500 tisztet és legénységet megmentettek.

✱

Az angolok vesztesége két év alatt: 1939. évi szeptember hó 3-tól 1941. évi szeptember hó 2-ig — *Attlee* brit miniszterelnökhelyettesnek a parlamentben előadott jelentése szerint — 183.300 ember. Ebből halott: 48.900 fő; sebesült: 46.300 fő; fogoly: 58.400 fő és eltűnt: 29.700 fő.

Ez a szám csak jelentéktelen töredéke annak a vérveszteségnek, amit a világ *többi* népei az *angol érdekek szolgálatában elszenvedtek eddig.*

✱

Hajókaravánok léghajóbiztosítással. Mützelburg német sorhajóhadnagy búvárhajója az amerikai partok előtt *léghajókkal biztosított* hajókaravánnal találkozott. A karaván egy személygőzösből és több tartályhajóból állott. Előttük léghajók haladtak a levegőben. Ez volt az első eset, hogy a németek léghajókkal biztosított hajókaravánnal találkoztak.

A léghajók az amerikai haditengerészethez tartoztak. Az amerikai haditengerészet részére nemrég megrendelt 48 darab kistérfogatú léghajót valószínűleg elsősorban hajókaravánok biztosítására fogják felhasználni.

✱

Az olasz légierők személyzetének pihentetése. Az olasz repülőegységek orvosfőnökei a hajózó személyzet hosszú, megerőltető arcvonalszolgálata után ja-

vaslatot tehetnek azok kötelező pihentetésére. Az arcvonalszolgálatból kivont repülők ezt az időt a tengerparton vagy a hegyvidék erre a célra igénybe vett üdülőhelyein kötelesek eltölteni. Ugyanezeken a helyeken részesülnek üdülésben a légierők sebesültjei és betegei is. Egyelőre 140 ágyat biztosítottak a repülőtisztek és 290 ágyat a repülőtiszthelyettesek és legénység számára.

*

Csapatszállító repülőgépek beszerzését sürgeti Svédországban *Thörnell* svéd repülőezredes.

*

Máltai tapasztalatok. Fraser angol repülőezredes mostanában tért vissza máltai szemleútjáról Londonba. Jelentéséből vesszük a következő részleteket:

Az április hónap Málta részére nagy erőpróba volt, mert a bombatámadások felülmúltak minden eddigi méretet. Szinte a csodával határos, hogy Málta még mindig helytáll. Az angol vadászgépek pilótái számára óriási fizikai és lelki megpróbáltatást jelentett a támadások kivédése.

Az RAF legkorszerűbb repülőgépeit és Anglia védelmében legjobban bevált repülőszemélyzetét küldték le Málta megmentésére.

A Málta elleni légitámadások körülbelül egy évvel ezelőtt erősödtek meg, amikor az *»Illustrious«* repülőgéphordozó a la valettai kikötőben horgonyzott. Eleinte kisebb egységek, majd egész századok, sőt 100 gépből álló alakulatok is támadtak Máltára. A legutóbbi időben a bombázó alakulatok egy-egy területet kiválasztottak és azt próbálták minden erővel megsemmisíteni. Az angolok külön kiképzett földi személyzetet vittek Máltára, akik arra voltak kioktatva, hogy a repülőtéri rombolásokat, amily hamar csak lehet, kijavítsák és a repülőtereket a légi támadások után rövid idő mulva újból használhatóvá tegyék.

Nagy súlyt helyeztek arra is, hogy a légi mentőszolgálatot megszervezzék s így a tengerre leszállani kényszerült pilótáknak gyors segítséget nyujtsanak.

Május elején új repülőterek építését fejezték be, hogy a vadászalakulatok megerősítésére beérkező Spitfire-szállítmányokat fedél alá helyezhessék.

REPÜLŐSPORT

Ungváron mozgalom indult a haderőn kívüli repülőkiképzés előmozdítása céljából polgári repülőtér létesítésére.

*

Tasnádi László 4100 m-es vitorlázó repülésével május 19-én új magyar magassági rekordot teremtett.

LÉGIFORGALOM

A Swissair ezévi rendes közgyűlésén a svájci légiforgalom eredményein kívül az európai légiforgalom helyzetéről is beszámoltak.



Vitéz Laborczfy Rezső a Malert élén. A Kormányzó Úr Őfőméltósága vitéz *Laborczfy* Rezső repülőezredest a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság igazgatójául kinevezte.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Endresz György halálának tízéves fordulója. Május 21-én mult tíz esztendeje annak, hogy *Endresz* György, a hős magyar óceánrepülő és *Bittay* Gyula Rómában lezuhant és repülőhalált halt. A *Duce* meghívására az óceánrepülők nemzetközi találkozóján akartak résztvenni az örök városban, amikor gépük a megérkezésnél az ünneplő tömeg szemeláttára a földdel összeütközött és a bennülőkkel együtt elégett.

A *Duce* díszes emléket állíttatott emlékezetükre a magyar nemzetnek a tönkrement gép helyett egy új repülőgépet küldött: a *»Giustizia, per l'Ungheria«-t;* jelképezvén vele az olasz nemzetnek a magyar jövőbe és a magyar igazságba vetett hitét és segítő kezét.

Büszkék vagyunk rá, hogy ami akkor még csak szimbólum volt, az részben már eleven valósággá vált és szilárd a hitünk, hogy a magyar nemzetet megillető igazság a legjobb úton halad a teljes megvalósulás felé.

*

A német repülők tudományos akadémiája: a Deutsche Akademie der Luftfahrtforschung, már öt éve működik. Az akadémia elnöke: *Göring*. Tagjait részint élethossziglan nevezik ki, részint meghatározott időszakra hívják meg; a meghívást az időszak letelte után megújíthatják.

Az akadémiának 132 tagja van. Az örökös, rendes tagok száma: 5, az időszakos rendes tagoké: 39. Az örökös levelező tagoké: 2, az időszakos levelező tagoké 86. Könyvtárában 9500 kötet szakkönyv, 177 belföldi és 69 külföldi folyóirat áll a repülés iránt érdeklődő olvasóközönség rendelkezésére.

*

A praktikus kanadai. Az utóbbi időben lelőtt és fogságba került brit repülők között sok az újzélandi, az ausztráliai és a kanadai.

Az egyik kanadai pilóta, amikor repülőgépe halálos sebet kapott, ejtőernyővel mentette meg életét. Amint ejtőernyőjének kötelei közül kiszabadította magát és fogságba került, egy kis kézibőröndöt találtak nála. Ebből zsebkendő, szappan, fogkrém, fogkefe, borotvakészlet és hálóing került elő. A bőröndöt a minden eshetőségre felkészült kanadai a kezeügyében tartotta a repülőgépen s amikor baj volt, azzal együtt ugrott le és vonult be ejtőernyője szárnyain a német hadifogságba.

*

A folyadékhűtéses motoroknál az angolok 30% glykolt és 70% vizet használnak hűtőfolyadék gyanánt. Ez a keverék állítólag jobban bevált, mint az Egyesült Államokban használt *prestone*, amely gyujtólövedékkel felgyujtható és hőátadása is rosszabb, mint a vízzel hígított glykolnak. A *prestone*-nak ezenkívül a viszkozitása is nagyobb.

A »Goshawk«. Az angolok számára Amerikában készült Curtiss P—40 F-típusú vadászegyülésest az angolok »Goshawk« névre keresztelték. Legnagyobb sebessége — az angolok szerint — 600 km/ó. Fegyverzete az egyik hír szerint egy 37 mm-es ágyú és négy géppuska, a másik hír szerint nyolc géppuska.

*

A légvédelmi elsötétítésnek Angliában 550 ember esett áldozatul március havában. A súlyos sebesültek száma: 2894, a könnyű sebesülteké: 8792.

*

A »B. V. 141.« Németországban az utóbbi időben egy új felderítő repülőgép került bevetésre és sorozatgyártásra: a Blohm és Voss cég »B. V. 141.« mintájú mélyfedelűje.

Az új gépen a három fő befogadására alkalmas fülke nem a törzsben, hanem a törzstől jobbra, a jobszárnyon nyert elhelyezést. A részaránytalanság a magassági kormánynál is kifejezésre jut, amennyiben a magassági kormánynak csak a baloldali felülete van meg, míg a jobbfelület teljesen hiányzik.

A fülkében vannak elhelyezve a géppuska-állások is. Az egyik svájci lap feltételezi, hogy az oldalt elhelyezett fülkéből bizonyára igen jó kilövés lehet és a szokatlan sárkányszerkezet előnyeit a harcászati oldalon keresi.

A törzsbe az új 1600 lóerős BMW 801 mintájú motor van beépítve. Futószerkezete behúzható, légcsavarja háromágú.

A gép egyébként némileg emlékeztet az 1937-ben szerkesztett Fokker »G—1«-re, ahol a fülke a két ikertörzs között nyert elhelyezést. A »B. V. 141.«-nél az egyik törzs elmaradt. Lehetséges, hogy teljesítménye is közel áll a Fokker »G—1«-hez, amelyet két darab, egyenként 900 lóerős motor hajt. A Fokker »G—1« repülősúlya: 4800 kg. Legnagyobb sebessége: 480 km/ó.



A gépből kiszálló Paradisi alezredest a repülők vállukra emelik



A gép személyzete Fougier tábornokkal, az olasz légierők parancsnokával (középen). A tábornoktól jobbra Paradisi alezredes és Vaschetto hadnagy, jobbra Magini százados és Trovi törzsőrmester

Egy olasz repülőgép bravuros útja a keletafrikai birodalom felett

Május 9. az olasz birodalom megalapításának emlékünnepe és egyben a hadsereg napja. Idén, a hatodik évfordulón az olasz királyi légihaderő egyik nagytávolságú bombavetőgépe (Savoia Marchetti SM. 82. gép) egy honi támaszpontról kiindulva, átrepülve a Földközi-tengert, a libiai sivatagot és a Szudánt, eljutott Asmara fölé és ott, valamint Eritrea és a keletafrikai olasz gyarmatbirodalom többi helysége felett röpcédulákat szórt le.

A röpcédula üzenetet tartalmazott a keletafrikai birodalom hű lakosaihoz, emlékeztetett arra, hogy az anyaország változatlanul és törhetetlen hittel dolgozik azon, hogy ezek az olasz vér áztatta területek visszatérhessenek. Megemlékezett az aostai hercegről is és egyetlen szóval zárul: Visszatérünk!

Hasonló tartalmu üzenetet dobtak le tigriszi és amhara nyelven is a kitartó bennszülött lakosság falvai felett, biztosítva őket arról, hogy kitartó ragaszkodásukat a háromszínű lobogóhoz meg fogja jutalmazni az olasz haza.

A vállalkozás kétségkívül nagy figyelmet érdemel, hiszen a gép valamely Földközi-tengeri támaszpontról szállt fel és közbenső leszállás nélkül ment útjának céljáig, majd onnan sértetlenül vissza is tért. Ha az aránylag közelebb eső Égei-tengeri támaszpontról indult a gép, akkor is legalább 6500 km-es utat kellett egyenes vonalban megtenne, amennyiben olasz honi támaszpontról szállt fel, akkor útja kereken 7500 km. lehetett. Ekkora útra a szükséges nagymennyiségű üzemanyagon kívül még röpcédulát is vinni: kiváló bizonyíték az olasz nagyhatótávolságú repülőgépanyag elsőrendű minőségére. A háromniótoros Savoia Marchetti SM. 82. gép erre a célra igen jól bevált, nevéhez más nagyszerű teljesítmények is fűződtek eddig.

A gép vezetője Amedeo Paradisi alezredes volt (39 éves), az Istres—Párizs repülőverseny abszolut győztese volt, résztvett a Zöld Egerek tengerentúli rajrepülésén, az arany vitézségi éremmel is kitüntették. Helyettese Publio Magini repülőszázados volt, a gép személyzetéhez tartozott még Ezio Vaschetti repülőhadnagy, rádiótávírász és Vittorio Trovi törzsőrmester, repülőmótorszerelő.

A gondosan előkészített, de kétségkívül merész vállalkozás az olasz légihaderő hősi szellemét dicséri.

Repülő felszerelési vállalatot alapított

galántai HILD KÁROLY az ismert sportrepülő

Évekkel ezelőtt sem volt ismeretlen galántai Hild Károly neve, hiszen a legjobbnevű motorversenyzők közé tartozott. Rövid idő alatt két Tourist-Trophy győzelmet szerzett. De éppen úgy számos hegyiverseny rekordot is magáénak mondhatott, s a táti pályán egész sereg magyar rekordot állított fel. Közben a Királyi Magyar Automobil Club sporttitkára volt és egyben idegenforgalmi szervezője. Az utolsó esztendők alatt ő szervezte meg a magyarországi Intava szolgálatot is.

Mint repülő, nagyszerű tanítványnak bizonyult. Miután a repülőgépvezetői vizsgát letette, jónéhány pilóta-pikniken vett részt, meglátogatta a háborúelőtti utolsó nemzetközi berlini pilóta-találkozót is, az annakidején híres »Gerle 12«-es gépen.

Repülőkapcsolatai, s a repülés iránti szeretete következtében annyira hozzánőtt a magyar repülés ügyéhez, hogy amikor a magyar repülőipar megalapozásáról volt szó, az utánpótlás, az anyagbeszerzés kérdései, az illetékeseket is élénken foglalkoztatták, galántai Hild Károly, a magyar repülő, természetesen bekapcsolódott még jobban a magyar repülést ellátó szervezetbe és repülőanyagbeszerző vállalatot alapított.

Főképviselője az Argus Flugmotorenbau G. m. b. H. berlini repülőmotorgyárnak és annak magyarországi irodáját nyitotta meg, de ezzel párhuzamosan képviseli a Bücker-Flugzeugbau G. m. b. B. Gépkereskedelmi vállalkozásait is, és éppen úgy, számos repülőgépalkatrész, felszerelési és építkezési anyagokkal foglalkozott a németországi gyárakban is.

Örömmel és bajtársi szeretettel üdvözöljük Hild Károlyt a magyar repülés együttesében, most már nemcsak mint kiváló sportrepülőt, hanem a magyar repülést sportszerűen kiszolgáló vállalkozót is.



A leszállás után azonnal állásba megy a géppuska — *Páncéltörő ágyú a S. 82. árnyékában*

OLASZ LÉGI GYALOGSÁG MERÉSZ VÁLLALKOZÁSA A SIVATAGBAN

Az elmult héten az olasz légihaderőhöz beosztott, légi úton szállított csapatok, merész rajtaütést hajtottak végre a sivatag egyik fontos brit támaszpontja ellen. Az ejtőernyősöknek és a légi gyalogságnak a sivatagi harcban való alkalmazása egészen új fejezetet nyit az afrikai háború történetében.

A megtámadott támaszpont az angolok egyik legfontosabb — eddig teljesen titokban tartott — gyakorlótere volt a marmaricai sivatagban. Miután a felderítők megfelelő felvételeket készítettek az eddig nem ismert támaszpontról, az olasz parancsnokság a kiértékelés alapján megállapította, hogy óriási mennyiségű hadianyagot halmozott fel itt az ellenség. Azt is meg lehetett állapitani, hogy ezt a helyet szükségrepülőtérként is felhasználták megsérült és kényszerleszállásra kényszerült gépek számára.

Az afrikai olasz haderő parancsnoksága elhatározta, hogy légi úton szállított csapatokkal megsemmisíti ezt a támaszpontot. A német parancsnokságokkal karöltve kidolgozták a terveket és a vállalkozáshoz egy olasz repülő törzstiszt parancsnoksága alatt egy szakasz carabinierit, kisebb számú önként jelentkezett különleges kiképzésű katonát és egy szakasz német műszaki katonát osztottak be. A szállítást Savoia Marchetti SM. 82. gépek végezték, vegyes német-olasz kötelékek biztosítása mellett.

A vállalkozás — megfelelő előkészítés után — fényesen sikerült. Az előre meghatározott útvonalon elérték a szállítógépek céljukat s miután átrepülték a célpontot, hogy meggyőződjenek ellenséges védelem esetleges jelenlétéről, gyors egymásutánban leszálltak, a vadászgépek biztosításával. A leszállás után azonnal a gépek körül biztosító állást foglaltak el a géppuskák és a páncéltörő ágyúk és a robbantó műszaki rajok megkezdték működésüket. A messzebb fekvő ellenséges raktárakat a szintén repülőgépen szállított motorkerékpáros műszaki rajok pusztították el. Rövid idő alatt megsemmisítettek háromszáz hordó benzint és 80 hordó olajat. A munka nehéz volt, hiszen vigyázni kellett arra, hogy láng és füst ne terelje ide az ellenség figyelmét.

Feladatukat elvégezve a repülőgéppel szállított csapatok ismét beszálltak gépeikbe és hiánytalanul hazaszállították fegyvereiket, miután elpusztították az ellenség felhalmozott készleteit. Az ellenség csupán a hazavezető úton támadta meg vadászokkal a köteléket, azonban a Macchi C. 202. vadászok visszaverték a Curtiss P. 40. gépek minden támadását.

Ekkép sikerült a légi gyalogság célszerű és ügyes alkalmazásával tönkretenni az angol légihaderő egyik fontos támaszpontját a sivatagban.

Macchi C. 200. vadászgépeket előkészítenek támadásra

KÖNYVISMERTETÉS

Az utolsó hónap könyvújdonságai közül már csak szerzőjének illusztris személyét tekintve is kiemelkedik az olasz nép vezérének, **Mussolini Benito-nak »Brunóval beszélgetek«** (Parlo con Bruno) című könyve. Az atya állít emléket ebben a könyvben hős fia emlékezetének. Végigvezeti az olvasót másodszülött fiának repülőéletén, az első felszállástól kezdve egészen addig a tragikus pillanatig, mikor értesül Bruno lezuhanásáról. De ez a rövid repülőélet mozgalmas, dicsőségekkel van tele: Bruno egymásután hajtja végre a szebbnél-szebb repülőteljesítményeket; világrekordokat repül, távrepüléseket hajt végre. Résztvesz az etiópiai hadjáratban, többször átrepüli az óceánt (a Zöld egerek nagyszerű teljesítményére mindnyájan emlékszünk), megszervezi Itália légiforgalmi összeköttetését a tengerentúllal, majd az új háborúból is alaposan kiveszi részét. Egy különleges alakulat négymótoros gépén éri utól a repülőhalál. Az apai büszkeség csendül ki a könyv minden sorából s egy kiváló atya számol be kiváló fiáról, aki a hazáért áldozta ifjú életét. Érdekes felvételek sora díszíti a könyvet. (Centrum kiadás.)

Magyar repülőszerző kitűnő repülőtárgyú munkája **Czillei Gézának** — akit sok olvasónk előtt feleslegess bemutatni — **Riadó Afrika felett** című regénye. A történet az északafrikai harcokba vezet el bennünket. Egy fiatal magyar tudós, a kairói múzeum régésze jelentkezik a háború kitörésének hírére önként az olasz légihaderőben szolgálatra. Magyar katonához méltó bátorsággal állja meg helyét az olasz bajtársak között az egyik libiai bombázó századnál, majd mikor a hazai események következtében úgy érzi, hogy itthon a helye, Patonay Géza repülőhadnagy, a fiatal régésztudós ifjú olasz hitvesével hazatér Budapestre, hogy kivegye a részét a nemzet küzdelméből. A könyv az új magyar repülőirodalom egyik legértékesebb és legérdekesebb alkotása. (Grill-kiadás.)

Ugyancsak repülőkönyv **Angelo Appiotti: Málta felett** c. műve. A hagyományos olasz dekameron-forma telik meg itt új tartalommal: korunk eposzának ifjú hősei számolnak be a veszélyes élet kalandjairól és hőstetteiről. Az olvasó feszült izgalommal követi ezeket a személyes hangú, lebilincselő és változatos történeteket, amelyek szinte az egész mai háborút átfogják; — az utolsó négy elbeszélés ugyanis a nyugati hadjárat egy-egy nagyszerű jelenetét idézi az olvasó elé. Olaszországban az utóbbi évek egyik kimagasló sikere e mű, amely most egyidőben indul hódító útjára magyar és német nyelven. A mai háború egyik időtálló értékű dokumentuma Appiotti remekül megírt könyve; tele van feszültséggel, csupa fordulat, kaland, izgalom, — s egyben ízig-vérig irodalom. (Révai-kiadás.)

A fiatal magyar költőnemzedék kiváló tehetségű tagjának, **Rónay Györgynek** most jelentek meg versei egy kötet csokrába összefoglalva, **Te mondj el engem** címmel. Folyóiratokban megjelent verseiből, fordításaiból az olvasó már ismerheti Rónay György biztos formaérzékét, gondolati gazdagságát, dús verselő készségét; mégis meglepetés, hogy kötetbe gyűjtve milyen széles regiszteren szólal meg ez az erőteljes férfilíra, mint világítja át az intellektus fénye s mint forrósítja meg a lélek lángja. A kötet leglényegesebb tartalma gondolat és érzés mély világának rejtelmes zenéje, élményeinknek csak versben megragadható gazdagsága, s elsősorban magának a költőnek a viszonya a teremtéshez, az alkotáshoz. Elmondják e versek a költőt, a költő szavával elmondanak mindnyájunkat, azt, akik vagyunk, s akikké a művészet, a szépség édes vagy keserű mámora nemesít. (Révai-kiadás.)

Makkai Sándor új regénye, a **Szép kísértet**. A »Mi Ernyeink« után ebben a regényben a második nemzedék élete bontakozik ki előttünk, a millenneum idejének ragyogó légkörében, de a háttérben már a megindult tragédia sötét árnyaival. A régi családi hagyományoktól messzire elkanyarodó s egymással is ellentétes életutak tárulnak ki előttünk, válságokkal, letörésekkel és győzelmekkel. Makkai Sándor ezúttal is hatalmas, hiteles és izgalmas korképet rajzol s remek jellemeket teremt ebben a mély epikus sodrú, gazdag áradású, lebilincselően fordulatos nagy regényben. (Révai-kiadás.)

Révai kiadásában jelent meg új köntösben a **Nero, Kosztolányi Dezső** regénye. Páratlan a költői képzeletnek az az ereje, amellyel Kosztolányi elénk idézi a multat, soha nem mint díszletet, hanem mint élő, hozzánk közelálló valóságot és páratlan az az egyszerű eszközökkel dolgozó jellemábrázolás, amellyel Nero, Seneca, meg a többi hős alakját megteremti. A magyar regényirodalom kimagasló teljesítménye e mű, s új kiadása ismét fokozottan hívja fel rá figyelmét és eseményszámba megy.

Öröm címmel jelentek meg **Asztalos István** elbeszélései. Ezeknek egy-egy darabját máris úgy emlegetik, mint az új magyar novellaírás kiemelkedő műveit. Az »Öröm« bizonyára éppoly osztatlan sikert fog aratni, mint Asztalos István két kitűnő regénye s a közönség az erőteljes regényíró után megismeri az újhangú novellistát is, akinek egybefűződő történeteiből a szegények világának meghitt, mély és megrendítő képe bontakozik ki. (Révai-kiadás.)

A **Vissza az életbe, Claude Houghton** regénye, a kitűnő író első magyar nyelven megjelent munkája. Elejétől végig izgalmas, az a fajta irodalom, amely a detektivregények rohanó menetét a mély lélekismeret és igaz költészet értékével egyesíti. A műfaj nehéz, ritka benne a valóban kiemelkedő alkotás; Houghton regénye ezek között is az elsők egyike. (Révai-kiadás.)

A repülőbenzinnek gyártását, tulajdonságait és felhasználását tárgyalja dr. techn. **Freund Mihály** vegyészmérnök **A repülőbenzin** című műve, mely a Gergely R. könyvkereskedés kiadásában látott napvilágot. A német- és angolnyelvű szakirodalom, valamint a szerző személyes tapasztalatainak összefoglalása a hézagpótló munka. Tartalmazza a repülőbenzinek legfontosabb fajtáit, előállításukat és számos hasznos táblázatot.

Az 1928. év szellemi olimpiai díjat nyert győztesének, **Dr. Mező Ferencnek** látott most napvilágot a Béta rt. kiadásában egy kis kötetnyi összegyüjtött katonaadomája, **Derű a háborúban** címmel. Az első világháború derűs vonatkozású kis eseményeit foglalta össze egyetlen gyűjteménybe, amely könnyű, kedves és szórakoztató olvasmány, de egyben kincsesbányája annak a drága szellemi értéknek is, amelyet magyar katonahumornak nevezünk.

Az **Árnyékos oldal, Francis Brett-Young**-nek, a modern angol irodalom egyik neves szerzőjének műve. Brett-Young erős oldala a jellemábrázolás és e könyvében is határozott, tiszta vonásokkal rajzolja meg főhősének, egy orvosnak — aki mindig az árnyékos oldalon jár az életben — alakját. Könyve a ma annyira divatos orvoskönyvek legjobbjai közé tartozik. (Béta-kiadás.)

(n.)

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

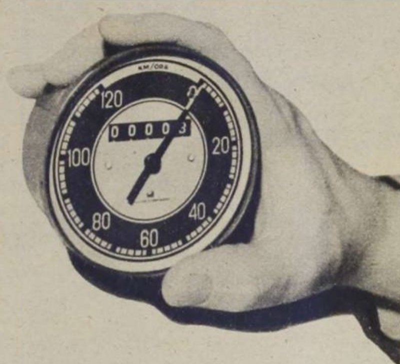
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

MAGYAR KÉZ
munkája



REPÜLŐ ÉS
AUTÓMŰSZEREK
gyártása és javítása
STERN RICHÁRD
Budapest, XIII., Béke-utca 21
Új távbeszélőszám: 498—424

Pilótatiszti, tisztjelölti, tiszthelyettesi tőrök és övek elsőrendű kivitelben a készítőnél
Mészáros Lajos
Budapest, VIII., Mária-utca 15
Telefon: 349-859
Tőrbrossok
nagy választékban



ÜGETŐVERSENYEK
Belépődíjak: Páholyülés 1.— P,
ring-jegy 5.—, az I. helyre 3.—,
a II. helyre 1.50 és a III. helyre —.60

A vezérképviselet megváltozott
RIV
gördülőcsapágyak



PIRKNER
ÉS
ZETTNER
Budapest, IV., Mária Valéria-utca 1
Telefon: *186-894

Biztonsági üveg
Lövedékálló üveg
Fényszórók, tükörlámpák
Vonalas jégvirágüveg
A m. kir. Honvédség szállítója. Gyártja:
LIGETI LÁSZLÓ
üvegtechnikai műintézete,
BUDAPEST, VIII., JÓZSEF-UTCA 23
Telefon: 142-856 Alapítva: 1886



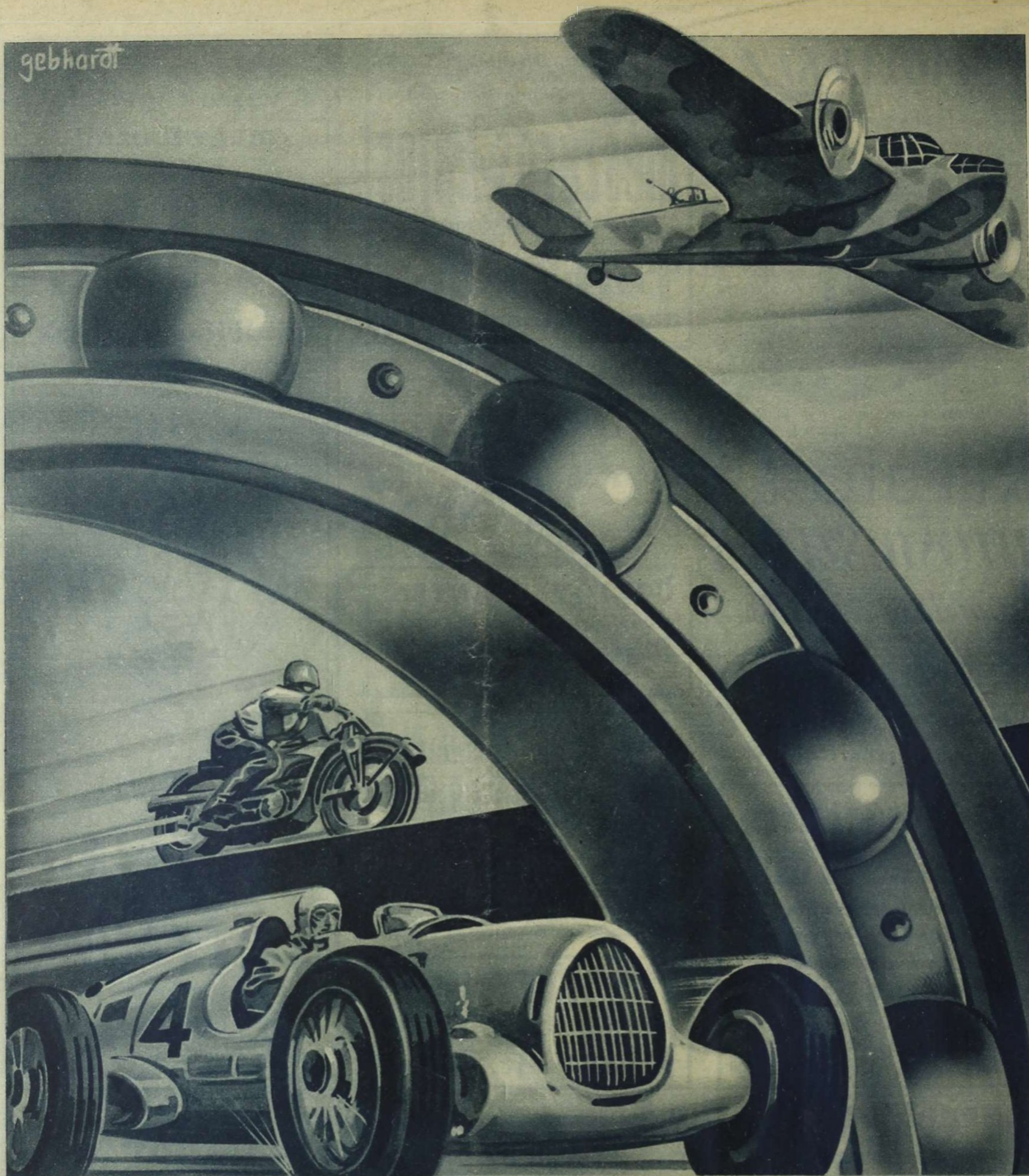
Egyenruhát, polgári öltönyt
készít
Nagy Kálmán
IV. Kossuth Lajos-u. 6
(Saját ház) Tel.: 183-659
Alapíttatott: 1895

AZ IFJÚ **REPÜLŐ**
mindenütt kapható
— Ára: 30 fillér —

SPOLARICH
ZÖLDFA ÉTTEREM ÉS SÖRÖZŐ
KITÜNŐ KONYHA, POLGÁRI ÁRAK
CIGÁNYZENE: LAKATOS VINCE
Különtermek. Repülőtisztek találkozóhelye — I., KRISZTINA-TÉR 9

Legyen Otthon „vendégváró" **Dreher** keksz

422734 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása
Felelős: Kárpáti Antal igazgató


gebhardt